[illegible]e Année ø N° 457 — 50 centimes — 22 Juin 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Grand Prix de Paris
La Coupe de l'Empereur
Le Grand Prix Cycliste

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Fermes et Châte ux Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

LA COUPE DE L'EMPEREUR

Hautvast, arrivé second sur voiture *PIPE* munie de pneumatiques *ROUGES FERRÉS CONTINENTAL*

Abonnements :
Paris et Départements,, „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Corrida

PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient
LES CHAINES RAFER
POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux
CATALOGUE
FRANCO
Clément
LA BICYCLETTE
CLÉMENT
est une bonne bicyclette
CYCLES CLÉMENT, au Pré-St-Gervais, SEINE

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

CHASSIS ET ROUE ARBEI

EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Par

LA MOTOGODILL

ou
LE CANOTAGE
AUTOMOBILE
A LA PORTÉE DE TOU
Bté S. G. D.

Se pose et s'é
à volonté comm
aviron sans to
aux flo r mes
bateau.

POIDS TO
de
L'APPARE
40 kilos

G. TROUCHE & Cie 206, Bouleva
Pereire, PAR

La Semaine Comique, par Henriot.

— J'ai inventé pour les hommes gras le saut' en hauteur en se lançant le ventre contre terre et rebondissant comme un ballon.

— Comment diable votre levrier est-il devenu enragé ?
— Le vétérinaire prétend que c'est parce qu'il n'a pas eu de médaille à l'Exposition canine. Vous savez, les chiens, c'est un peu comme les peintres !

Après avoir obtenu le droit de porter des moustaches, les garçons de café demandent à porter des lunettes d'automobile, pour avoir tout à fait l'air de types chic.

— Il faut vous soigner, mon cher... vous vieillissez...
— Hélas ! je ne suis pas comme les pneus « Gaulois ».
— Qu'est-ce qu'ils ont donc, les Pneus Gaulois ?
— Ils sont inusables.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

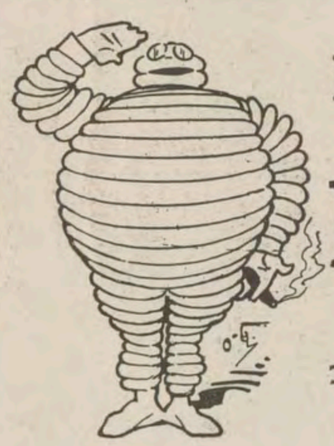
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

HERNIE GUÉRIE

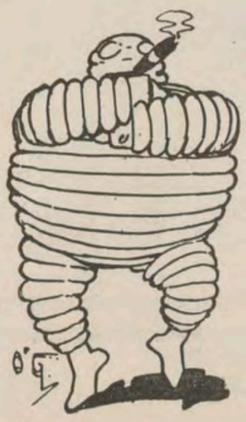
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

ÉPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice.
Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

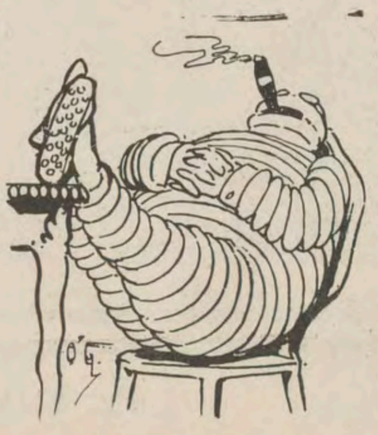
VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

LE PNEU

MICHELIN

a eu
LA MAJORITÉ
des pneus exposés aux salons
DE



Paris.	1003	roues
Bruxelles .	237	»
Amsterdam	136	»
Turin. . . .	77	»
Vienne. . .	120	»
Zurich . . .	114	»



LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

CAPSULES
de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les *rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies,* et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.
UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Phies

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

22 Juin 1907 — N° 457
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

S. M. Frédéric VIII M. Fallières Le prince d'Arenberg M. Ruau

S. M. FRÉDÉRIC VIII ET LE PRÉSIDENT FALLIÈRES ADMIRENT SANS SOUCI II

Le gagnant du Grand Prix de 1907, Sans Souci II, a eu le suprême honneur d'être admiré en même temps par un roi, un président de la République, toutes les notabilités du monde politique. Il leur a été présenté par les commissaires de la Société d'Encouragement. Nous nous permettons de faire remarquer à nos lecteurs que notre dernière couverture indiquait Sans-Souci II, comme gagnant et qu'elle donnait les places d'honneur à Mordant, Ping-Pong, Bravo qui terminaient dans cet ordre. Rappelons aussi que, moins favorisés que les quotidiens, nous avons été obligés d'établir notre pronostic alors que 73 chevaux étaient encore engagés.

(Voir l'article pages 433 à 436).

Le Concours militaire de Véhicules industriels

Le concours militaire de véhicules automobiles industriels, disputé du 20 mai au 10 juin, comprenait un parcours quotidien de 150 kilom. pour les camions, de 200 kilom. pour les omnibus. Le résultat de cette épreuve a été parfait et a prouvé toute l'utilité qu'on pouvait retirer de ces véhicules industriels.

Le concours organisé par la Commission des Concours de l'Automobile-Club de France, sous le patronage du ministre de la Guerre, vient de prendre fin. Il nous a paru intéressant de suivre sur les grandes routes les lourds véhicules et nous venons aujourd'hui rendre compte à nos lecteurs des péripéties de la lutte et en tirer quelques enseignements.

Nous avons déjà, à propos du dernier concours Paris-Marseille, expliqué pourquoi la défense nationale était aussi directement et aussi vivement intéressée par le développement de la construction des camions et omnibus automobiles. Nous n'y reviendrons pas, et nous nous bornerons uniquement à apprécier les difficultés de la route et à rendre hommage à ceux qui ont eu le courage de les affronter.

Le règlement imposait aux concurrents des itinéraires en étoile autour de Paris. Partis le 20 mai au matin du Parc fermé, placé au coin de l'avenue Bosquet et du quai d'Orsay, les véhicules ont effectué chaque jour une étape de 150 kilom. pour les camions, 200 pour les omnibus. Dreux, Chartres, Château-Thierry, Nemours, Coulommiers, Mormant, Clermont, Rouen, Reims, Epernay, tels furent les points limites des parcours des quinze premiers jours. Puis, vint le circuit du Nord. Partis de Paris le lundi 3 juin, les « Poids Lourds » allèrent faire étape à Amiens; après Arras, vinrent les pavés, les affreux et trop fameux pavés du Nord, qui devaient nous cahoter pendant près de 300 kilomètres. Lille, Roubaix, Tourcoing, la grande trinité industrielle et commerçante dont s'honore la partie septentrionale de la France, firent un accueil chaleureux et cordial à ces voitures, qui, suivant l'expression de l'aimable président de l'A. C. du Nord, porteront un jour la richesse de la France. A Lille, un jour d'arrêt : c'est le premier depuis seize jours. Il permit aux industriels de la cité de venir admirer et apprécier ces camions, destinés à devenir leurs puissants auxiliaires.

Et le lendemain, c'est encore le pavé, toujours le pavé!... Saint-Quentin! Compiègne, le sable des routes de la forêt, habitué au pied léger des impératrices, crissa, grinça sous nos roues : M. Rostand aurait peut-être pu traduire ses plaintes?

Enfin Paris! Le repos hebdomadaire (??) reprend ses droits. On se recueille pour l'épreuve finale de consommation, l'épreuve finale réservée aux seuls élus, qui robustes et... veinards n'avaient pas encouru la fâcheuse disqualification. Le palmarès a rendu publics les noms des vainqueurs, on ne saurait trop les féliciter et les admirer, mais un hommage égal est dû aux vaincus.

Nos plus puissantes maisons de construction automobile étaient représentées, et, disons-le, en général remarquablement représentées : Peugeot, de Dion, Panhard, Orion, Cohendet, Brillié, Turgan, Mors, Ariès, Darracq-Serpollet, Delahaye et *tutti quanti*. La Suisse avait envoyé trois voitures et non des moindres.

Prenons-les par ordre d'inscription, pour n'en point oublier.

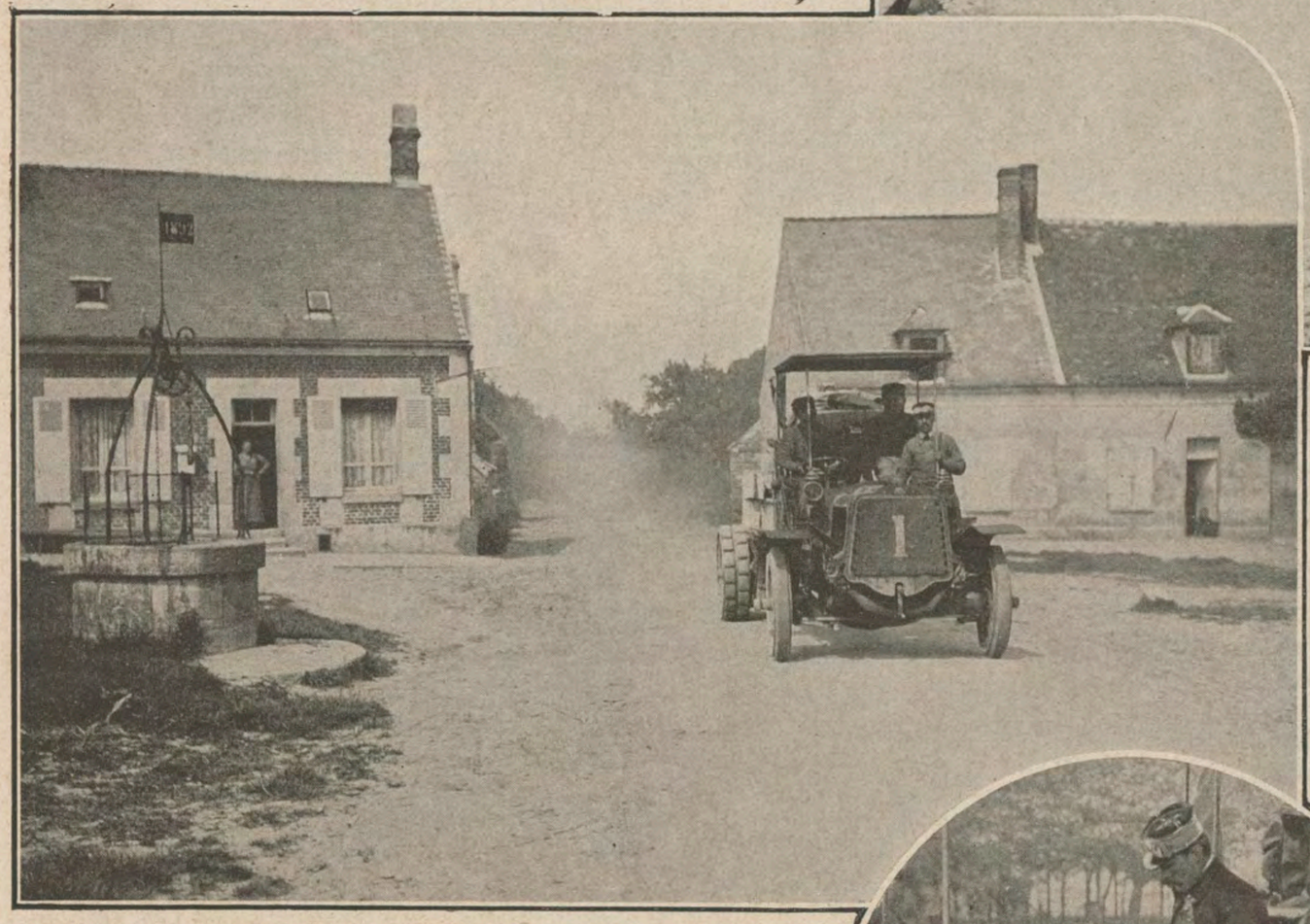
Un aperçu sur les divers concurrents

Mors représenté cette année par un seul camion eut la bonne fortune d'arriver jusqu'au bout. Qu'en dire de plus, sinon que le ministre de la Guerre en a fait l'acquisition; de même que le Turgan, qui, cette année, a tenu à nous montrer que, si la guigne s'était acharnée après lui dans Paris-Marseille, il ne se laissait pas abattre par l'adversité.

Le camion type pour les transports militaires de poids

Une halte sur la place Jeanne d'Arc, à Compiègne.

Compiègne fut l'avant-dernière étape du concours. Les véhicules y furent exposés pendant la journée du 7 juin.



Sur la route, près de La Ferté-Milon.

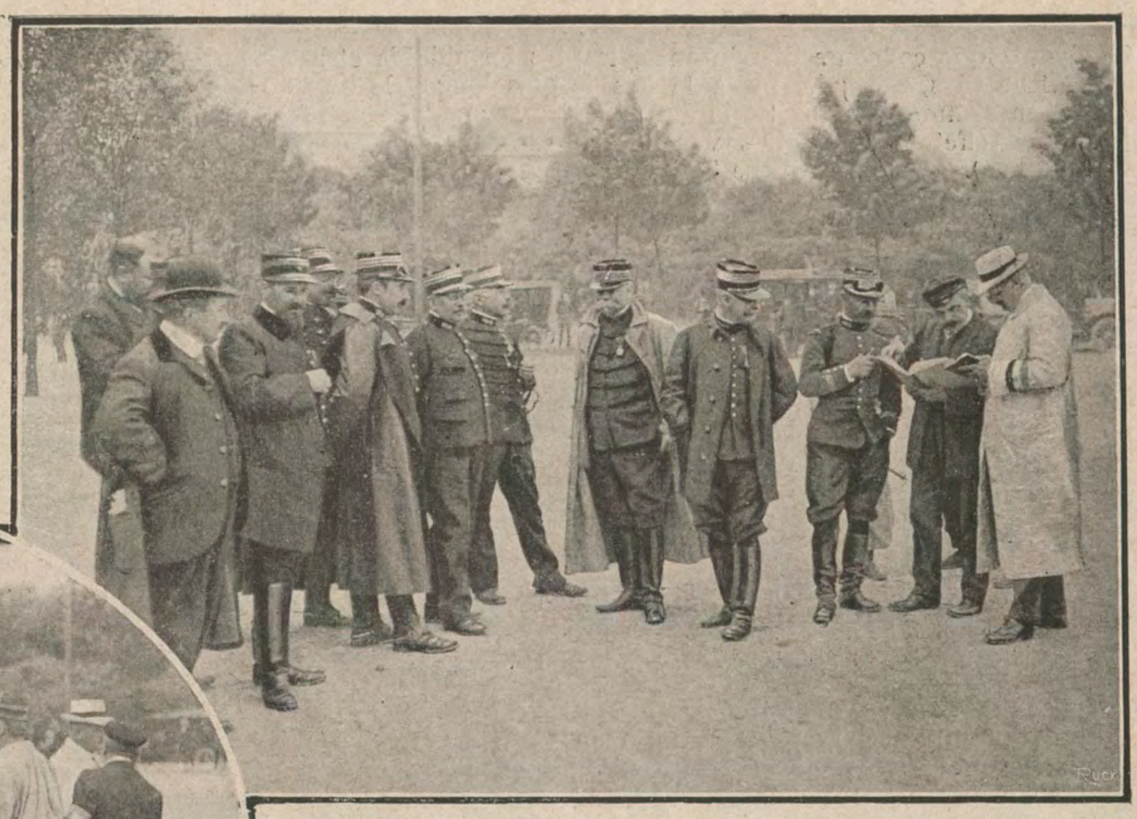
Pendant ces vingt longues et dures journées, les « poids lourds » et leurs conducteurs firent preuve d'une endurance digne d'éloge. Ce camion, classé 4e de la 4e catégorie, est muni de bandages Bergougnan.

Un commissaire.

Pénible, également, fut la tâche des officiers commissaires sur les voitures dépourvues de confortable.

lourds, j'ai nommé Cohendet : économie radicale des bandages par l'emploi des cercles de fer à ses roues, moteur simple et robuste, conduite aisée : un corps dur égaré dans le différentiel, tel fut le grain de sable qui fit trébucher le colosse. Il n'en suivit pas moins, de même d'ailleurs que tous les autres, les étapes jusqu'au bout.

Peugeot, représenté par trois camions et un omnibus, joua de malheur, et pour des retards dûs plutôt aux bandages qu'aux véhicules, vit ses champions hors de course. Citons un fait qui prouvera que « c'était tout de même du solide ». Le camion n° 9 perd un bandage en allant à Rouen, sans rechange, il repart et parcourt allègrement les 90 kilom. qui le séparent du but en roulant sur la jante, tous les châssis voudraient-ils affronter pareille épreuve?



Un groupe d'officiers du concours.

Les rapports du jury militaire, présidé par le général Zimmer, furent très favorables à la locomotion automobile, et le Ministre de la Guerre y donna une sanction en achetant plusieurs des véhicules concurrents.

Le remplissage d'un réservoir.

Le concours se termine par une épreuve de consommation, à la suite de laquelle les concurrents se rendirent au polygone de Vincennes pour les opérations de mesurage.

De Dion avec son moteur silencieux et souple, des voitures rapides et robustes, força l'admiration de tous, l'armée a fait une bonne recrue avec le camion n° 13.

Brillié, désormais célèbre avec les autobus, inaugurait sur deux de ses voitures, un carburant économique, la naphtaline, et, sur son énorme omnibus à six roues, mieux connu sous le nom de Mille-Pattes, un essai intéressant et instructif de suspension équilibrée.

Orion, et ses deux camions verts, est aussi un mal chanceux. Arrivé presque jusqu'au bout sans un seul accroc, il voit en deux jours, disparaître ses chances, un camion se jette contre un mur pour éviter un cheval ombrageux, l'autre est arrêté par le grippage de sa magnéto et rentre après l'heure. Regrettons-le, car, comme Cohendet, la Compagnie

Le camion de Dion-Bouton.

Classé 1er de la 4e catégorie, véhicule portant plus de 3.000 kilos, et muni de bandages Bergougnan.

L'omnibus de Dion-Bouton

portant 3.216 kilos de charge utile; a couvert complètement le parcours sans pénalisation.

Orion a su construire des voitures solides et simples autant que robustes. Le moteur horizontal à faible vitesse fatigue peu le châssis et son lourd volant lui donne une grande souplesse, du reste, les minotiers de la vallée du Rhône n'ont pas attendu le concours pour l'apprécier. Panhard a voulu montrer que ses poids lourds valent ses voitures de tourisme. Delahaye a présenté trois types remarquablement étudiés : un camion, un fourgon, et un omnibus qui méritait un meilleur sort.

Les *Darracq-Serpollet* au Concours de Véhicules industriels

Ce gigantesque concours d'endurance, le plus formidable et le plus concluant de tous, puisqu'il fut à la fois le plus long et le plus dur, s'achève, en somme, par un triomphe pour les Darracq-Serpollet. Ils finissent, en effet, avec quatres véhicules classés sur douze, soit un tiers, ou 33 0/0. Au départ, ils ne figuraient que pour 1 7, soit 14 0 0. La différence entre les deux chiffres est éloquente elle marque la différence du déchet entre les Darracq-Serpollet et les autres concurrents du concours.

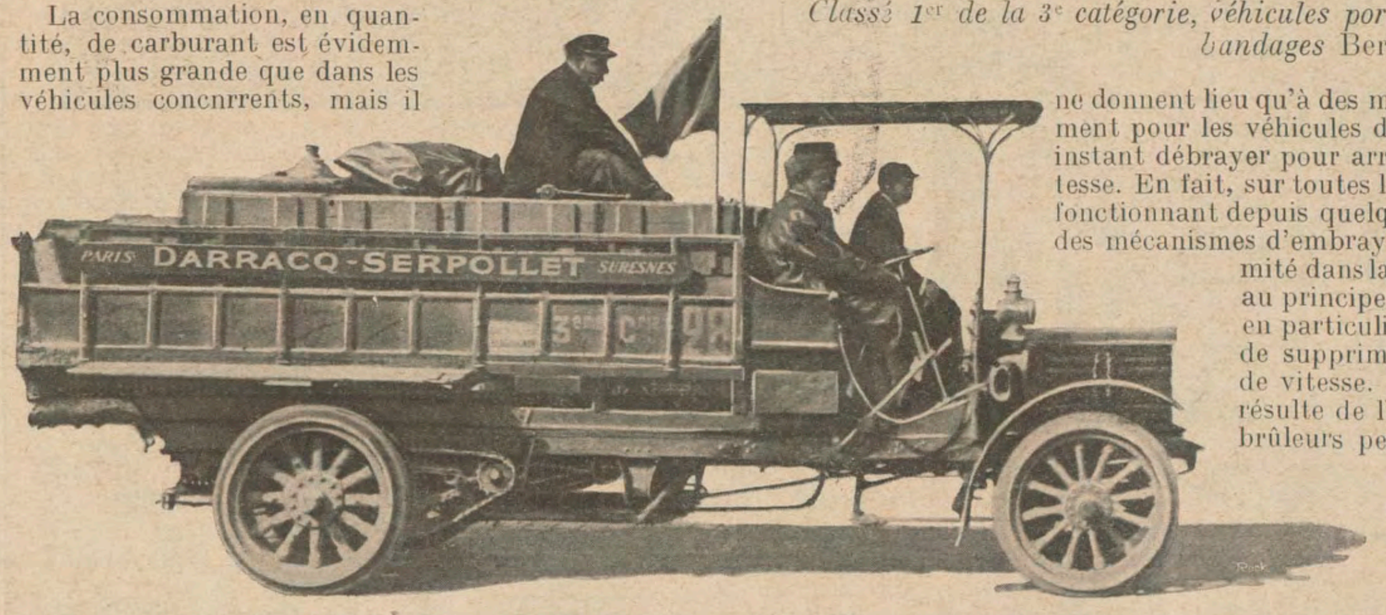
Il est bon en outre de remarquer que, sur quatre véhicules engagés, quatre Darracq-Serpollet sont arrivés. Ce sont des chiffres aussi éloquents que les précédents.

Les véhicules Darracq-Serpollet marchaient à l'huile lourde, huile de Roumanie. Voici à titre de document, les chiffres du concours de consommation en ce qui les concerne :

	Charge utile	Poids total	Consommation
Camion N° 27	2.795	5.940	59 l. 660
— 28	2.793	5.925	61 l. 890
— 29	3.528	7.268	81 l. 840
— 30	3.530	7.334	85 l. 730

Le camion Darracq Serpollet n° 27.
Classé 1er de la 3e catégorie, véhicules portant de 2.000 à 3.000 kilos et muni de bandages Bergougnan.

La consommation, en quantité, de carburant est évidemment plus grande que dans les véhicules concnrrents, mais il ne faut pas oublier que l'huile de Roumanie que les Darracq-Serpollet consomment dans leurs brûleurs est meilleure marché de moitié que l'alcool ou l'essence. L'huile de schiste vaut, en effet, 18 fr. l'hectolitre, tandis qu'on paie l'essence entre 37 et 40.



Le camion Darracq-Serpollet n° 28.
Classé 2e de la 3e catégorie et muni de bandages Bergougnan.

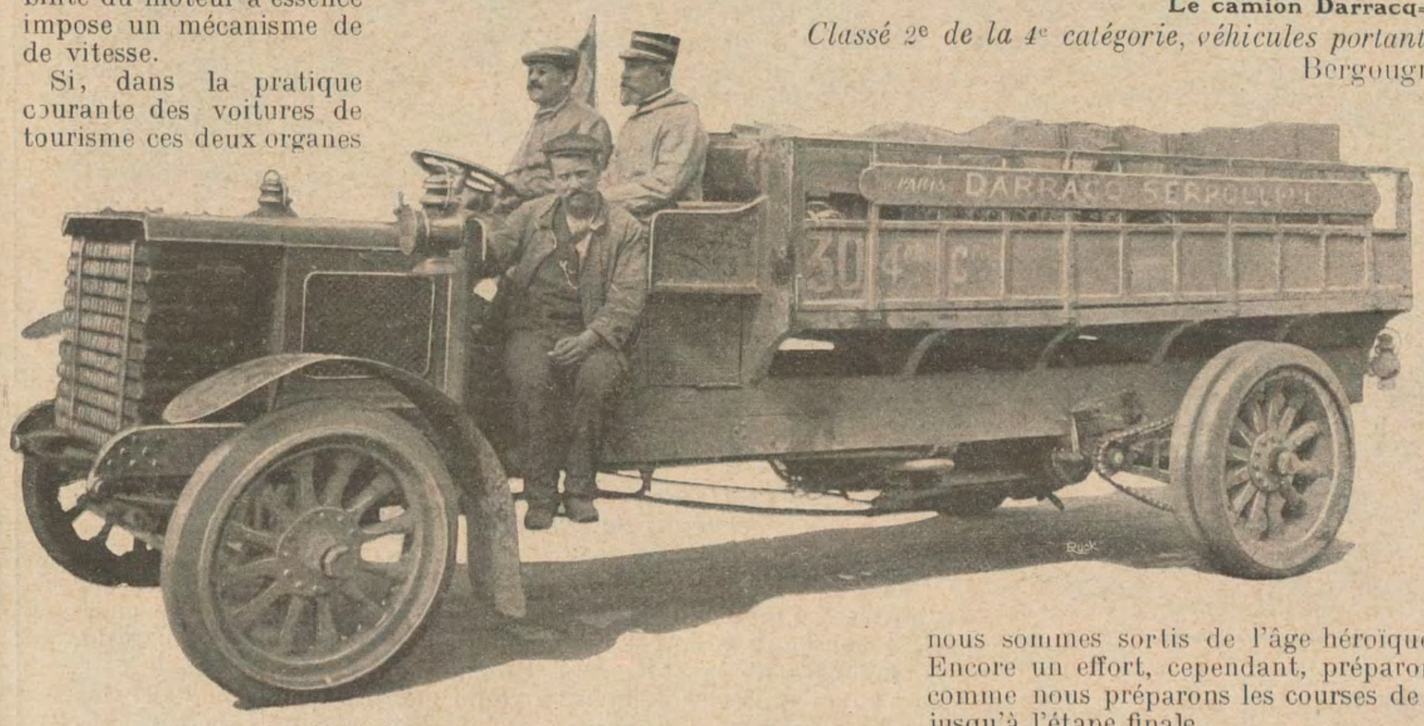
Le triomphe de la vapeur

Cette brillante performance des Darracq-Serpollet consacre en même temps le triomphe de l'idée à laquelle le regretté Serpollet avait donné sa vie, le triomphe de la vapeur.

Quelques soient les perfectionnements apportés depuis quelques années au moteur à explosion, il conserve, de par son essence même, de sérieux inconvénients dont l'importance s'est souvent manifestée en ce qui concerne les véhicules industriels et les voitures de transports en commun. Un embrayage est nécessaire, d'où une source de complications et le manque de flexibilité du moteur à essence impose un mécanisme de de vitesse.

Si, dans la pratique courante des voitures de tourisme ces deux organes ne donnent lieu qu'à des manœuvres peu fréquentes, il en est tout autrement pour les véhicules de transport en commun. Il faut, à chaque instant débrayer pour arrêter, embrayer pour repartir, changer de vitesse. En fait, sur toutes les lignes d'omnibus de Londres, par exemple, fonctionnant depuis quelque temps les conducteurs se plaignent surtout des mécanismes d'embrayage et de changement de vitesse. Cette uniformité dans la critique permet d'assurer que celle-ci s'adresse au principe mécanique et non pas à telle ou telle marque en particulier. L'emploi de la vapeur permet précisement de supprimer ces deux organes, l'embrayage et la boite de vitesse. Sa souplesse, son élasticité, l'économie qui résulte de l'emploi des huiles lourdes dans les nouveaux brûleurs permettent toutes les ambitions au moteur à vapeur. Toutes les sociétés d'initiative de transport par automobiles qui l'utilisent ont constaté avec quelle endurance, quelle régularité et aussi quelle vitesse commerciale le moteur Darracq-Serpollet a permis d'assurer dans nos services publics, aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs. Plusieurs régions de la France et l'Italie du Nord sont sillonnées déjà d'omnibus de cette marque.

Le camion Darracq-Serpollet n° 29.
Classé 2e de la 4e catégorie, véhicules portant plus de 3.000 kilos, et muni de bandages Bergougnan.



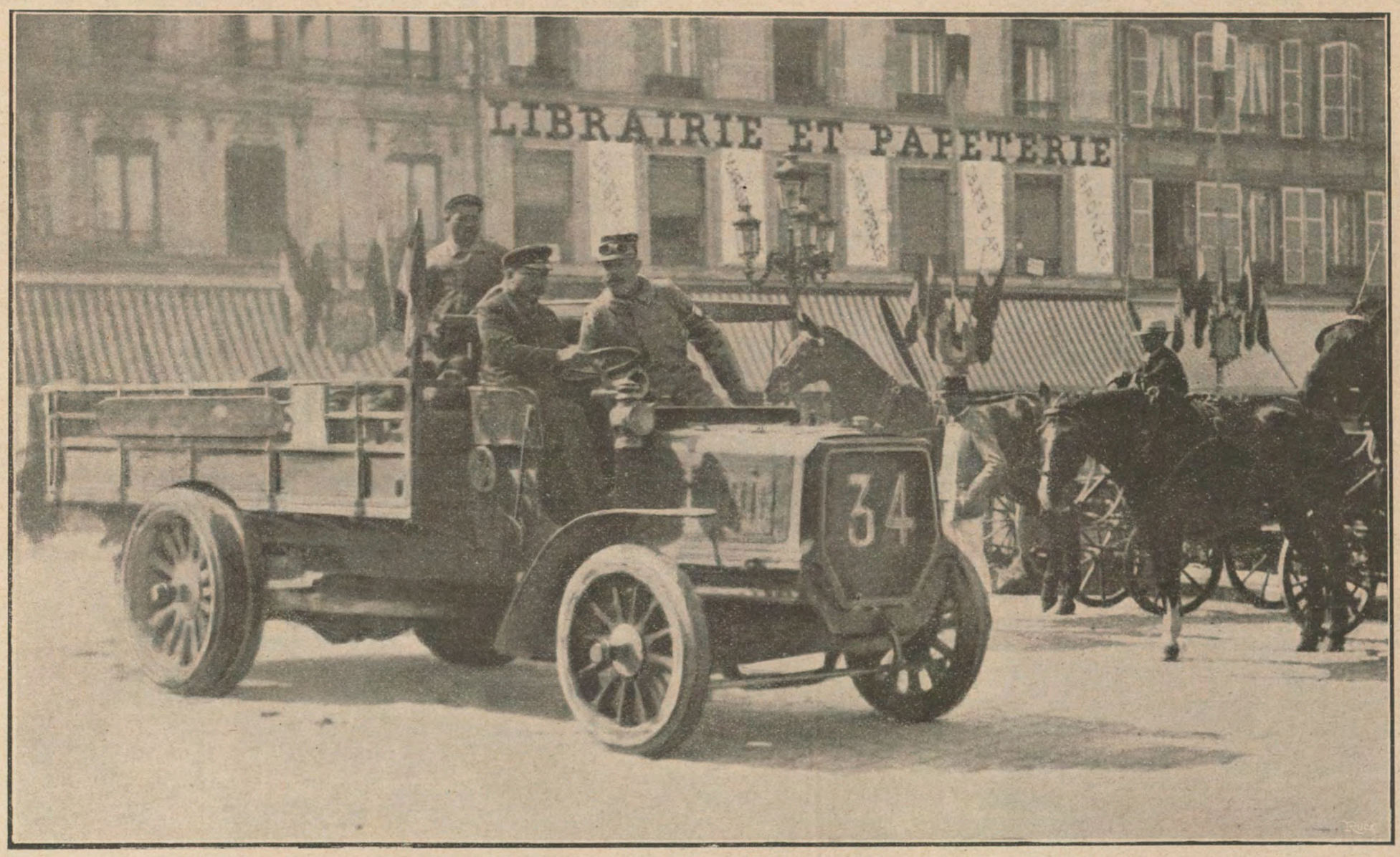
Le camion Darracq-Serpollet n° 30.
Classé 3e de la 4e catégorie et muni de bandages Bergougnan.

Darracq-Serpollet et ses voitures à vapeur représentent donc l'avenir du Poids Lourd. La vapeur est puissante, idoine aux coups de collier, souple, et semble devoir être le propulseur rêvé des gros camions. Quand on aura simplifié encore la conduite de ces voitures, qui exigent de vrais mécaniciens au volant, le moteur à explosion verra sa vogue diminuer. Deux camions, du reste sont devenus la propriété de l'Etat.

Que conclure de ce concours ? Que le poids lourd est en progrès immense depuis un an. Comme il a été dit par M. de Dion au banquet de l'A. C. F., nous sommes sortis de l'âge héroïque du poids lourd. Nous touchons au but. Encore un effort, cependant, préparons nos concours de véhicules industriels comme nous préparons les courses de vitesse, et tous les partants arriveront jusqu'à l'étape finale.

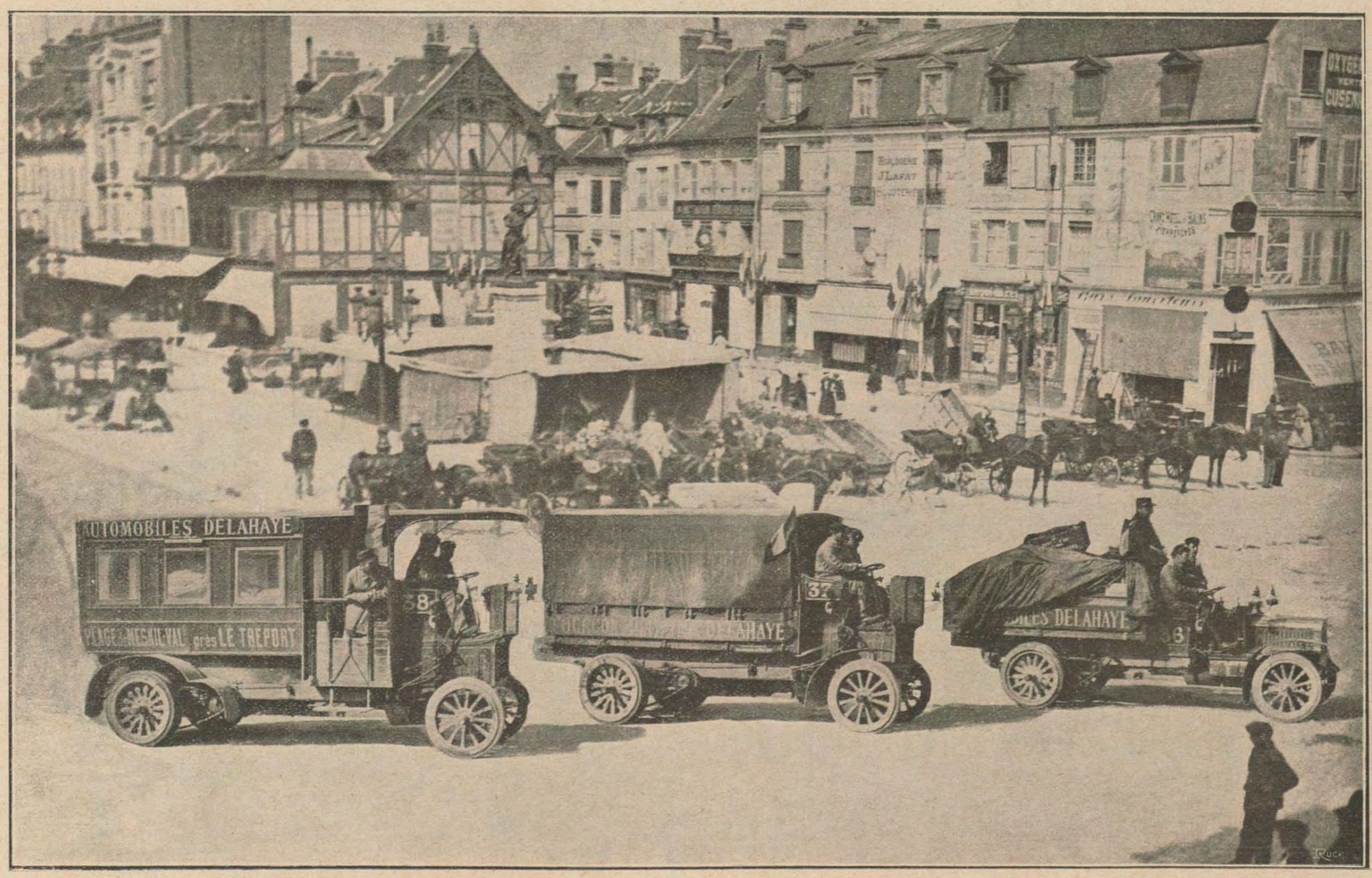
Ici, comme dans l'automobile de tourisme, la France doit marcher et marchera en tête de la fabrication mondiale.

CAPITAINE PAMPHILE.



Le camion Panhard et Levassor.

Pour son premier essai dans un concours des Poids Lourds, la maison Panhard et Levassor *peut être satisfaite des résultats. Son camion n° 34 se classe dans l'épreuve de consommation avec 35 lit. 580 et se trouve parmi ceux que n'a pas effleurés la redoutée pénalisation.*



Les Delahaye du Concours des Véhicules Industriels à Compiègne

Les deux camions Delahaye (Desmarais et Morane), *nos 36 et 37 et l'omnibus n° 38 ont achevé complètement le parcours de l'épreuve et sont rentrés à Paris. Le premier a pris la première place de la 2e catégorie (véhicules portant de 500 à 2.000 kilos). A noter que ce dernier était muni de bandages* Bergougnan.

LA COUPE DE L'EMPE

Nazzaro

gagnant de la coupe de l'Empereur en 5 h. 34 m. 26 s. Voiture Fiat, *pneus* Michelin. *magnéto* Simms-Bosch.

Rougier trave We heim.

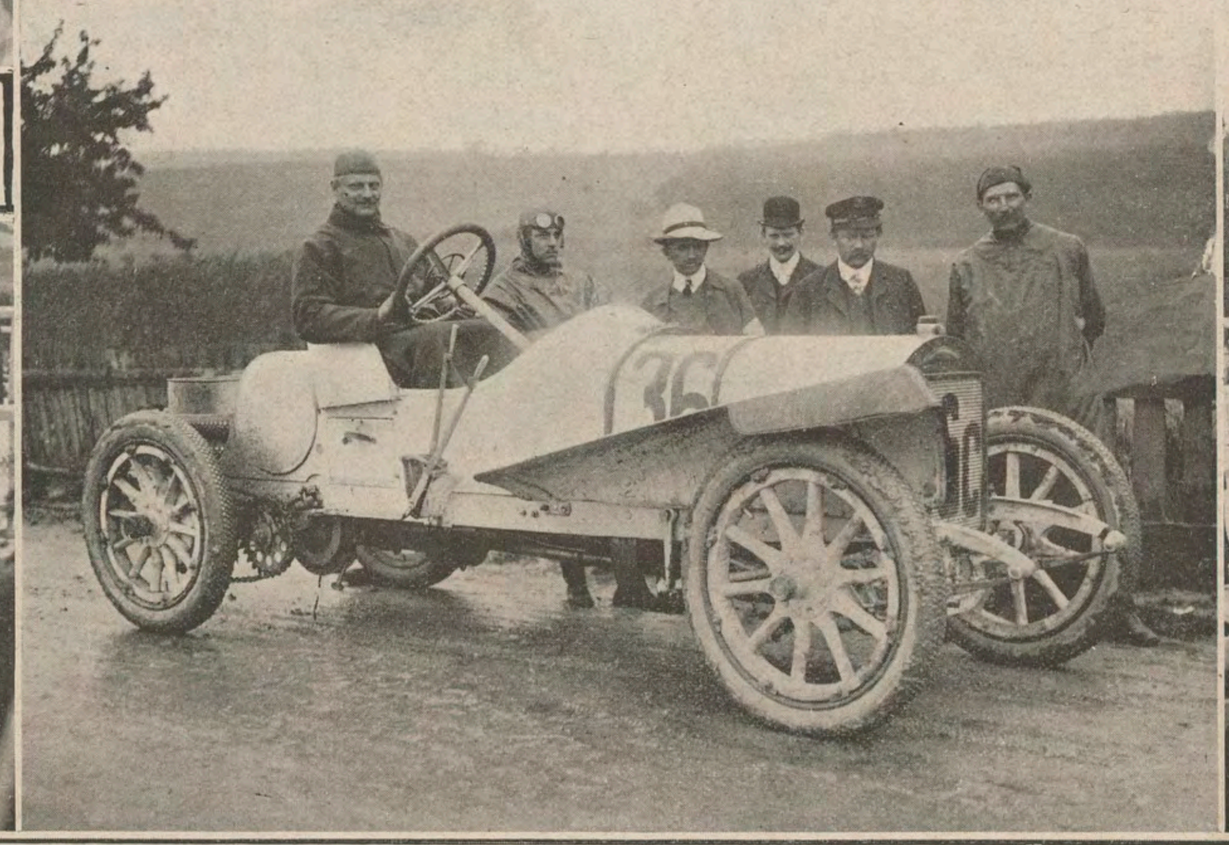
L'excellent coureur est le seul français qui se soit classé à la oupe 6 h. 8 m. 16 s. Voiture Lorra -Di ich.

Après la victoire.

Hautvast et Nazzaro se félicitent mutuellement de leur course avant d'être présentés à l'empereur.

L'Empereur quitte la tribune.

L'Empereur resta en permanence dans sa tribune pendant les deux journées de course, suivant attentivement les péripéties de l'épreuve et les commentant.



Les débuts de Robl.

L'ancien recordman de l'heure à bicyclette a fait ses débuts en course d'automobiles dans la Coupe de l'Empereur ; il n'y a pas été heureux mais il compte bien continuer. La route à 150 à l'heure est devenue moins dangereuse que la piste.

Une tribu pé le ava était entou e bari importuns ap cher e

La Coupe de l'Empereur s'est disputée le 14 juin, sur le Circuit du Taunus, en présence de l'Empereur d'Allemagne. D élé atoires,

EREUR AU TAUNUS

Photographie de notre envoyé spécial.

se Wehrheim.

uns la Coupe de l'Empereur. Il est arrivé treizième en
ne-Diétrich. *pneus* Michelin.

Hautvast

Second de la Coupe en 5 h. 39 m. 10 Voiture
Pipe, *pneus* Continental, *magnéto* Simms-Bosch.

Le chevalier de Knyff, photographe.

Le président de la Commission sportive ne pouvait manquer d'assister à la Grande épreuve allemande.

La Tribune de l'Empereur.

e spéciale avait été établie pour l'Empereur. Elle rée d'une barrière circulaire qui empêchait les d'approcher et qui a fort gêné les photographes

Le poste du juge.

C'est du haut de cette échelle que le juge surveillait le passage des coureurs qu'il pouvait ainsi voir venir de loin.

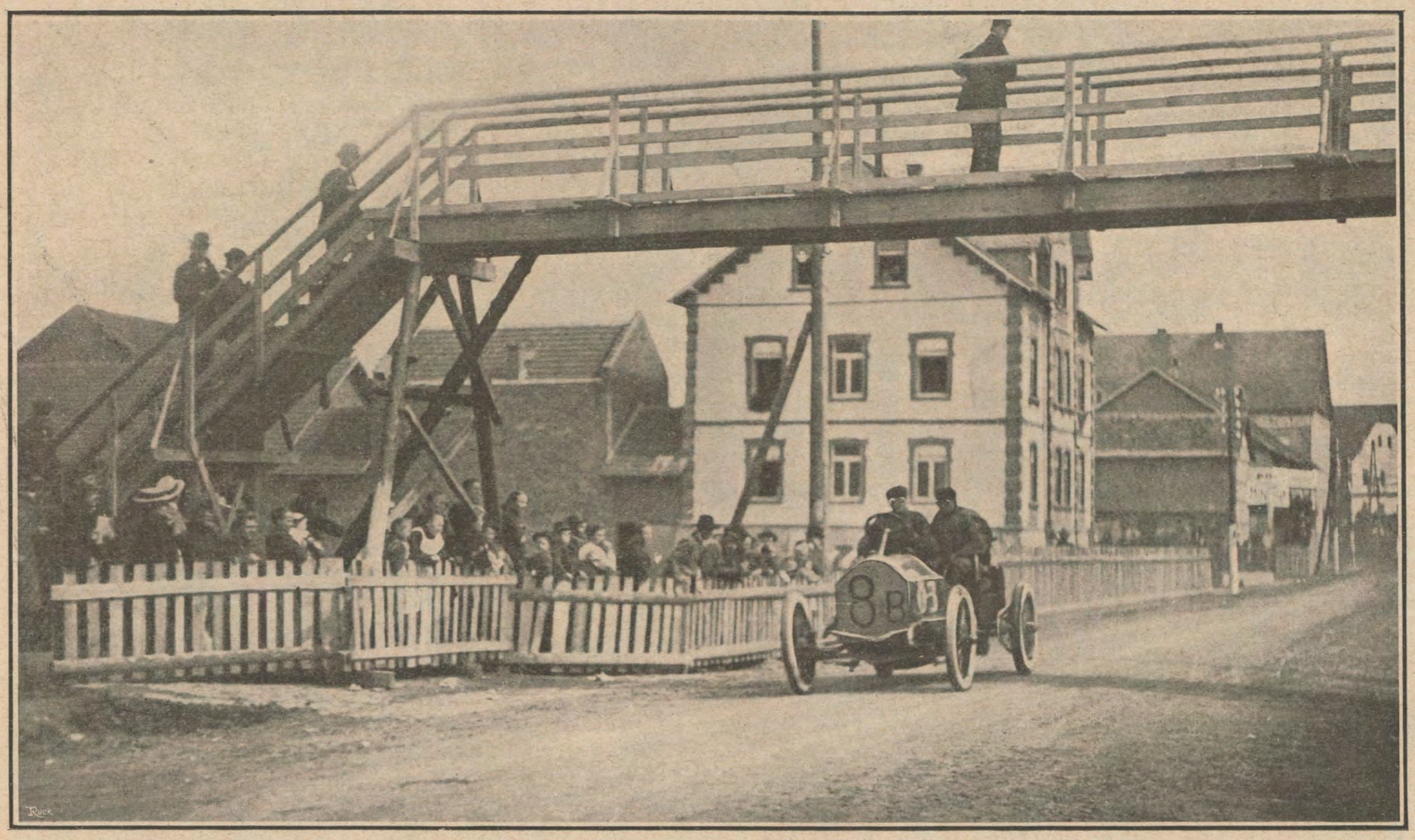
Kaiser et coureur.

Après sa victoire, Nazzaro a éié présenté au Kaiser qui l'a chaudement félicité et a tenu à lui remettre lui-même la superbe coupe qu'il avait offerte comme Prix.

es éliminatoires, disputées la veille, avaient laissé qualifiées 40 voitures. Il y a eu de nombreux accidents à signaler.

(Photographies de notre envoyé spécial)

LA COUPE DE L'EMPEREUR



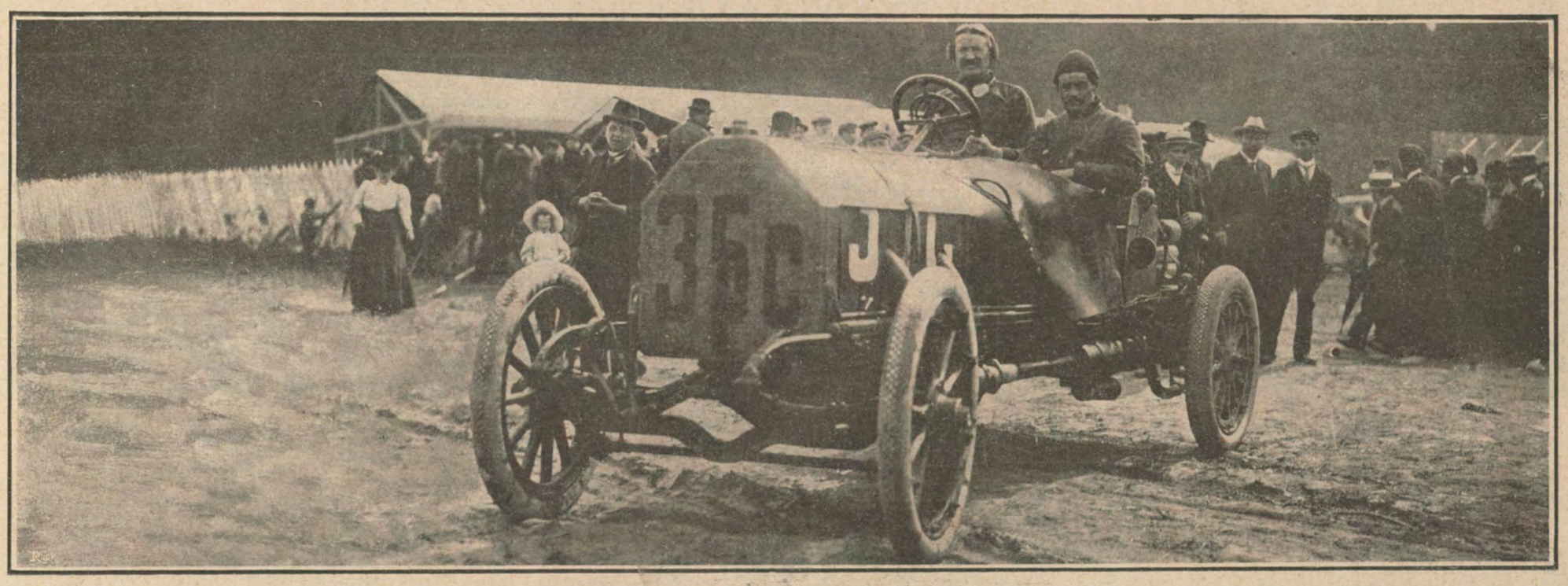
Nazzaro, vainqueur de la Coupe de l'Empereur, passant à Eismuch

La Coupe de l'Empereur disputée le 14 juin est revenue à l'Italien Nazzaro, couvrant les 480 kilom. en 5 h. 34 m. 26 s., moyenne à l'heure, 86 kilom. 115, sur voiture Fiat, *munie de semelles et jantes* Michelin *et de la magnéto* Simms-Bosch.

Hautvast, classé second, passe devant les Tribunes

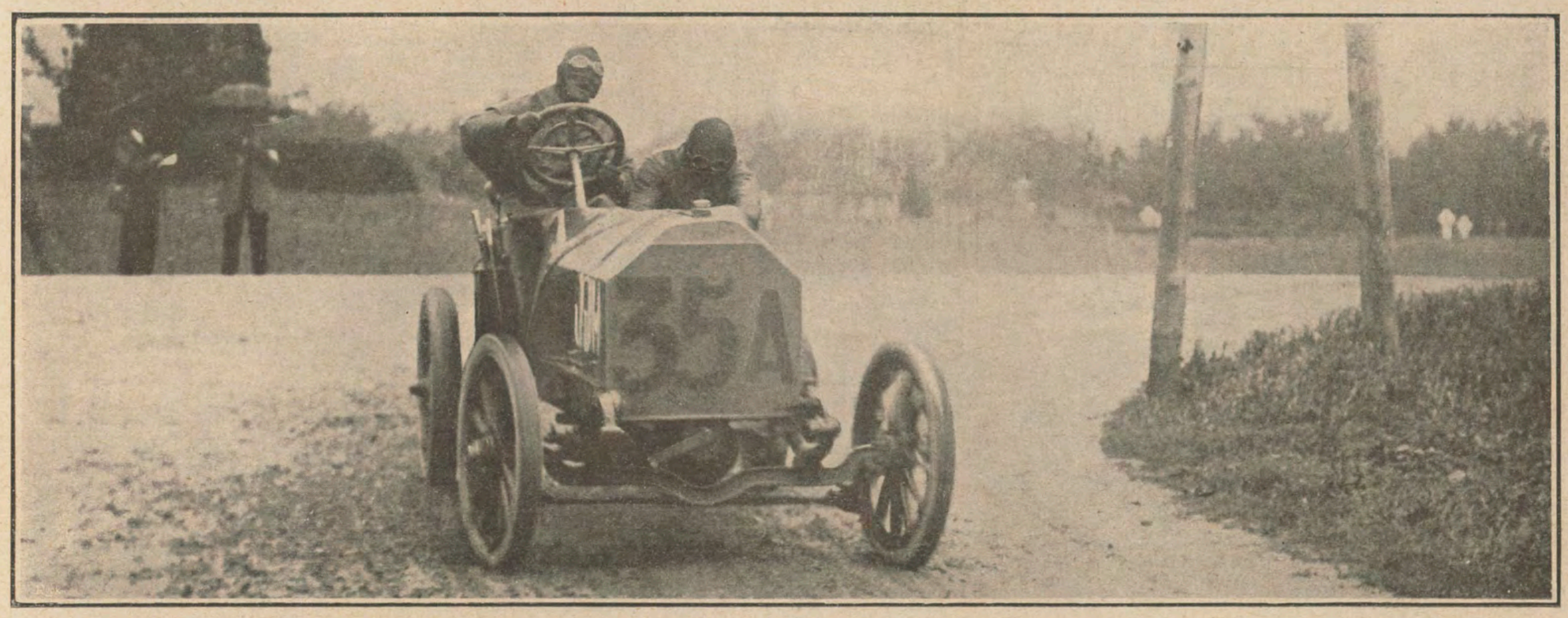
Hautvast a pris la seconde place, en 5 h. 39 m. 10 s., moyenne à l'heure 84 kilom. 886 m., sur voiture Pipe, *munie de pneus rouges ferrés* Continental, *et de la magnéto* Simms-Bosch.

La Triplette Itala dans la Coupe de l'Empereur



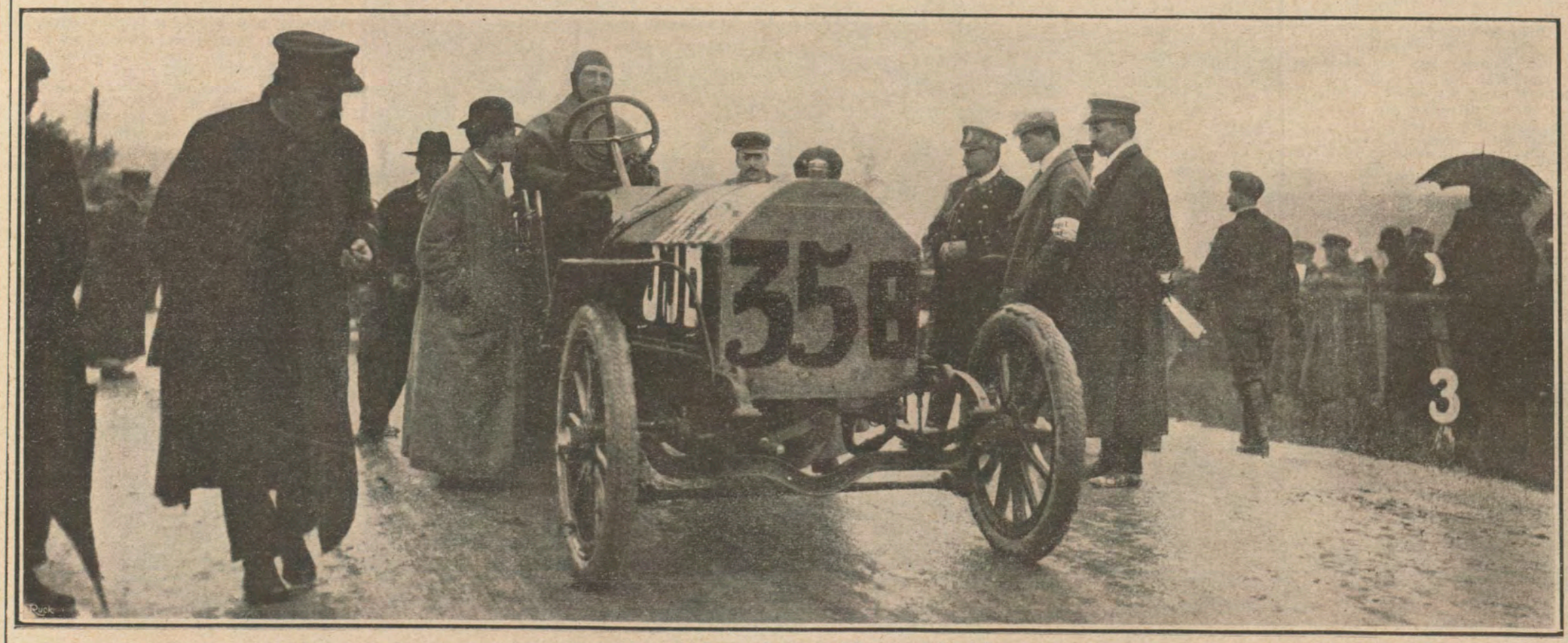
Fournier au départ de la Coupe

Le directeur de « Paris-Automobile», pour sa rentrée en course a fait une jolie performance. Il s'est classé huitième en 5 h. 53 m. 18 s., sur voiture Itala, *munie de pneus et jantes* Michelin, *et de la magnéto* Simms-Bosch.



Cagno en vitesse

Cagno, s'est classé dixième en 5 h. 59 m. 12 s., sur voiture Itala, *munie de pneus rouges ferrés Continental et de la magnéto* Simms-Bosch



Fabry au départ

Fabry s'est classé seizième en 6 h. 29 m. 12 s., sur voiture Itala, *munie de pneus rouges ferrés Continental et de la magnéto* Simms-Bosch.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | **CYCLISME** | **RÉSULTATS TECHNIQUES** | **ATHLÉTISME** | **HIPPISME**

Si au Grand Steeple aucun cheval ne tomba à la rivière, il n'en fut pas de même de cette automobile qui fit une chute dans la rivière du huit.

LA COUPE DE LA PRESSE

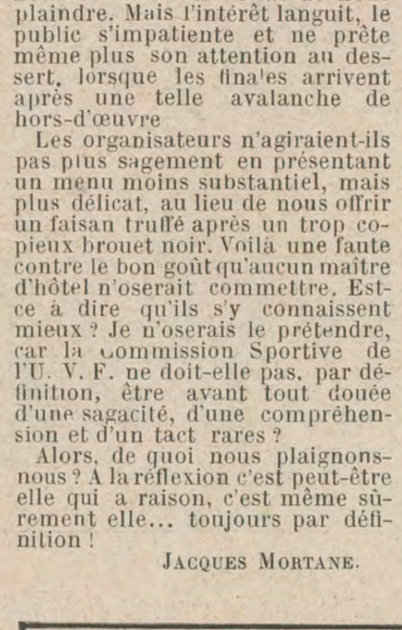
La Commission des Concours et Fêtes extérieures de l'Automobile Club de France ne perd pas son temps.

Le Concours des véhicules industriels est à peine terminé. Il s'acheva dans l'apothéose du banquet du 11 juin. Nous y retrouvâmes tous ceux qui, pendant vingt jours, avaient subi le dur supplice du cahotement des roues ferrées de robustes camions militaires sur les routes défoncées ou pavées.

Successivement le marquis de Dion, le général Picquart, M. Léon Barthou abordèrent, dans un langage éloquent et enthousiaste, les questions les plus palpitantes, allant des omnibus automobiles jusqu'à la défense nationale.

Maintenant, d'autres travaux vont occuper les commissaires. Ils vont passer du véhicule utilitaire à la voiture de luxe. Nous avons déjà parlé du Critérium de France, dont l'idée est due au marquis de Dion. Cette épreuve réservée aux voitures de tourisme, pour laquelle une consommation de 19 litres aux 100 kilomètres est fixée, comporte deux parties distinctes. Tout d'abord, une épreuve d'endurance, dans laquelle les concurrents devront couvrir, à une vitesse minimum, mais sans qu'au-dessus de cette allure la vitesse entre en ligne de compte, les trois étapes suivantes : Paris Clermont-Ferrand, Clermont-Ferrand-Bordeaux et Bordeaux-Trouville. Après une journée d'exposition à Trouville, toutes les voitures ayant satisfait au règlement pour la première partie de l'épreuve prendront part à une course de vitesse sur le circuit Lisieux-Pont-l'Evêque-Cormeille-Lieurey, dont nous avons déjà donné le tracé. On travaille activement, dès maintenant, à la réfection des routes, on sait d'ailleurs, quel admirable réseau routier, possède le département du Calvados. Il n'est pas besoin de faire ressortir quel intérêt peut présenter pour les constructeurs une épreuve disputée en pleine saison balnéaire — première semaine d'août — daus cette région si riche et si élégante.

F.-A. WHEEL.



Un match comique : Mayer Poulain. Ils gagnent chacun une manche, mais leur surplace fait annuler la course.

INDIGESTION DE SPORT

AVEZ-VOUS eu la curiosité de faire le compte des épreuves auxquelles nous avons assisté pendant le meeting du Grand Prix ? C'est terrible ! Au cours de la première journée, vingt-six ont été disputées dont une course d'une heure, et le jeudi quarante et une, plus quelques faux départs. Quelle dépense de coups de revolver ! !

Si, au cours de ces interminables journées, il nous était permis d'assister à de véritables exploits, nous serions mal venus de nous plaindre. Mais l'intérêt languit, le public s'impatiente et ne prête même plus son attention au dessert, lorsque les finales arrivent après une telle avalanche de hors-d'œuvre

Les organisateurs n'agiraient-ils pas plus sagement en présentant un menu moins substantiel, mais plus délicat, au lieu de nous offrir un faisan truffé après un trop copieux brouet noir. Voilà une faute contre le bon goût qu'aucun maître d'hôtel n'oserait commettre. Est-ce à dire qu'ils s'y connaissent mieux ? Je n'oserais le prétendre, car la commission Sportive de l'U. V. F. ne doit-elle pas, par définition, être avant tout douée d'une sagacité, d'une compréhension et d'un tact rares ?

Alors, de quoi nous plaignons-nous ? A la réflexion c'est peut-être elle qui a raison, c'est même sûrement elle... toujours par définition !

JACQUES MORTANE.

Du 8 au 15 Juin 1907.

AUTOMOBILE

Vendredi 14 juin.

Coupe de l'Empereur : 1. Nazzaro, 2. Hautvast, 3. Opel.

Coupe Herkomer : 1. Landenbourg. 2. Sochoff, 3. Opel, 4. Karl Neumaier, 5, de Lengerke.

CYCLISME

Dimanche 9 Juin.

Grand Prix cycliste de la Ville de Paris. — Gagnants des éliminatoires : Ellegaard, Friol, Poulain, Mayer, Rutt, Schilling, Jacquelin, Dupré.

Prix du Conseil général (une heure derrière tandems) : 1. Léon Georget couvrant 47 kilom. 500; 2. Seigneur, à deux longueurs; 3. Passerieu (arrêté).

Jeudi 13 Juin.

Prix de l'Espérance (1.000 m.) : 1. Delage, 2. Rettich, 3. Doerflinger.

Prix des Etrangers (1.000 m.) : 1. Rutt, 2. Mayer, 3. Schilling.

Prix de France : 1. Friol, 2. Poulain, 3. Delage.

France contre Etranger : 1. Mayer, 2. Rutt, 3. Poulain, 4. Friol, 5. Delage, 6. Schilling.

HIPPISME

Dimanche 9 Juin.

Auteuil. — *Grand Steeple Chase de Paris* (6.500 m.) : 1. Grosse Mère, à M. G. Dreyfus (R. Sauval); 2. Violon II, 3. Journaliste. (10 partants.)

Mardi 11 Juin.

Longchamp. — *Prix de la Néva* (3.000 m.) : 1. Roi Hérode, à M. M. Caillault (Peborde); 2. Mon Général, 3. Brasero. (7 partants.)

Mercredi 12 Juin.

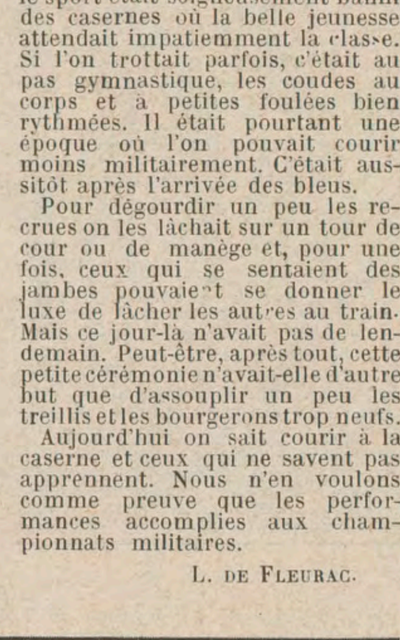
Auteuil. — *Prix Hamilton* (4.200) : 1. Malgré Tout, au vicomte G. de Fontarce (Driscoll); 2. Labadens, 3. Manzieza. (6 partants).

Grande course des haies d'Auteuil (5.000 m.) : 1. Chi lo Sa, à M. Chapard (Piggott); 2. Royal Visiteur, 3. Lavandier II. (11 partants.)

Jeudi 13 Juin.

Longchamp. — *Prix Seymour* (2.400 m.) : 1. Tinto, au duc de Gramont (G. Stern); 2. Reître, 3. Libanius. (4 partants.)

Handicap Limité (3.000 m.) : 1. Luzerne, à H. André (Ransch); 2. Punta Gorda, 3. Ecots. (13 partants.)



Missay M, Sutton champion d'Amérique de lawn-tennis, qui fait une tournée triomphale en Angleterre.

CHAMPIONNATS MILITAIRES

LES vieux d'entre nous, ceux qui frisent la trentaine ne peuvent qu'envier les facilités qu'ont leurs successeurs actuels dans l'accomplissement des différents rites du culte du dieu Sport.

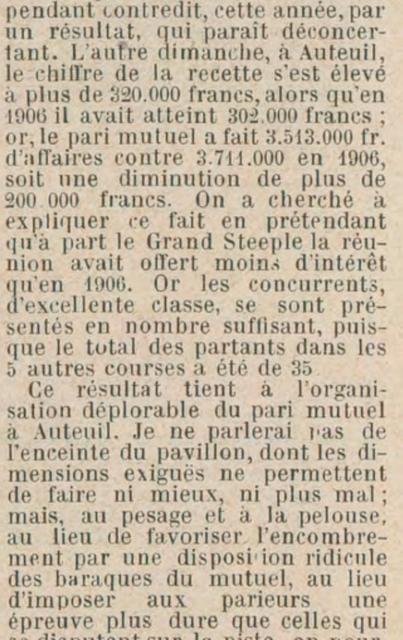
Ce n'est pas sans une pointe d'envie que nous sommes amenés à le constater, car on est toujours jaloux de ce que l'on n'a pas eu, bien que les soucis et les rhumatismes nous aient apporté, hélas! l'indulgente indifférence qui caractérise les candidats ancêtres.

Il n'y a pas si longtemps encore, le sport était soigneusement banni des casernes où la belle jeunesse attendait impatiemment la classe. Si l'on trottait parfois, c'était au pas gymnastique, les coudes au corps et à petites foulées bien rythmées. Il était pourtant une époque où l'on pouvait courir moins militairement. C'était aussitôt après l'arrivée des bleus.

Pour dégourdir un peu les recrues on les lâchait sur un tour de cour ou de manège et, pour une fois, ceux qui se sentaient des jambes pouvaient se donner le luxe de lâcher les autres au train. Mais ce jour-là n'avait pas de lendemain. Peut-être, après tout, cette petite cérémonie n'avait-elle d'autre but que d'assouplir un peu les treillis et les bourgerons trop neufs.

Aujourd'hui on sait courir à la caserne et ceux qui ne savent pas apprennent. Nous n'en voulons comme preuve que les performances accomplies aux championnats militaires.

L. DE FLEURAC.



Le Prince de Galles rentrant de sa promenade du matin dans son palais.

DÉTAILS D'ORGANISATION

L'empressement de la foule qui s'est rendue en masse a Auteuil et à Longchamp pour le Grand Steeple et le Grand Prix, prouve que la popularité des spectacles du sport hippique n'a cessé de s'accroître. Chaque année, l'on constate une augmentation du chiffre des entrées, et par conséquent une augmentation parallèle des opérations du pari mutuel; car, à l'occasion de ces solennités, tout bon Parisien se croit obligé de risquer sa pièce sur sa sélection ou sur celle de son journal, de son coiffeur ou de son concierge; et ces petits ruisseaux viennent grossir la rivière alimentée par les spécialistes.

Cet équilibre normal a été cependant contredit, cette année, par un résultat, qui paraît déconcertant. L'autre dimanche, à Auteuil, le chiffre de la recette s'est élevé à plus de 320.000 francs, alors qu'en 1906 il avait atteint 302.000 francs ; or, le pari mutuel a fait 3.513.000 fr. d'affaires contre 3.711.000 en 1906, soit une diminution de plus de 200.000 francs. On a cherché à expliquer ce fait en prétendant qu'à part le Grand Steeple la réunion avait offert moins d'intérêt qu'en 1906. Or les concurrents, d'excellente classe, se sont présentés en nombre suffisant, puisque le total des partants dans les 5 autres courses a été de 35

Ce résultat tient à l'organisation déplorable du pari mutuel à Auteuil. Je ne parlerai pas de l'enceinte du pavillon, dont les dimensions exiguës ne permettent de faire ni mieux, ni plus mal; mais, au pesage et à la pelouse, au lieu de favoriser l'encombrement par une disposition ridicule des baraques du mutuel, au lieu d'imposer aux parieurs une épreuve plus dure que celles qui se disputent sur la piste, on pourrait songer un peu aux commodités du public. Un fait vient du reste à l'appui de mon explication : sur le Grand Steeple le chiffre d'affaires a été de 1.238.720 fr., contre 1.188.000 en 1906, soit une augmentation de 50,000 francs; or chacun sait que, pour cette épreuve, des guichets délivrent des tickets dès le début de la réunion : c'est ce qui a permis aux parieurs, avec le temps, de triompher de la cohue.

BOIARD.

Le capitaine Ulivelli, victime d'un terrible accident de ballon en Italie, repose sur son lit de mort.

UNE COURSE MOUILLÉE

Le London Athletic Club Sports vient de donner une réunion d'entraînement à Stamford Bridge. Mais la pluie avait transformé la piste en un marécage, comme le prouve notre photographie. Elle représente l'arrivée d'une course de 100 yards et ressemble plutôt à la traversée d'une rivière.

L'arrivée des Oaks à Epsom, le 7 juin, gagnés par Glass Doll, battant le favori Witch Elm.

LA COURSE MOSCOU-SAINT-PÉTERSBOURG

La première course d'automobiles disputée en Russie a été une victoire pour l'industrie française, qui a pris les deux meilleures places.

Ce ne fut pas sans un certain étonnement que l'on apprit, il y a quelques mois, qu'une manifestation automobile se préparait chez nos amis les Russes, laquelle devait comprendre une exposition et une course d'automobiles.

Une exposition, passe encore, il est certain qu'il y a en Russie, dans les milieux aristocratiques toute une clientèle pour la voiture de ville. De plus, une exposition, en plein centre de la capitale, à laquelle participaient tous les grands constructeurs français, ne pouvait faire autrement que de rencontrer un grand succès de la part de la nation amie et alliée. Aussi bien, tous ceux qui y prirent part ont eu lieu de s'en féliciter.

Mais une course ! Comment une telle idée avait-elle pu germer dans un esprit sain ? Il fallait ne pas connaître les routes ou plutôt l'absence de routes de la Russie. Je me souviens, en effet, d'une randonnée, entre Saint-Pétersbourg et Paris, du vieux Terront et des souvenirs que ce dernier m'en conta. Et il semble bien que, depuis cette époque déjà lointaine, le service vicinal n'a pas dû beaucoup s'améliorer dans l'empire des tzars. Il est vrai qu'il y eut depuis, une course de bicyclettes, entre Moscou et Saint-Pétersbourg précisément, qui fut gagnée, si mes souvenirs ne me trompent pas, par Masi. Où avait passé la petite machine à deux roues, passeraient bien les automobiles !

Sur la route de la course.

La course des « Voitures françaises », comme on disait, eut un grand retentissement dans la région traversée. De plusieurs verstes à la ronde, les paysans et surtout les paysannes accouraient se ranger le long de la route, pour attendre le passage des concurrents.

La course fut donc décidée et les engagements arrivèrent assez nombreux, puisque la liste en comptait 25 dont 9 motocyclettes.

La course Parmi les voitures les plus remarquées étaient la 60 chx Lorraine-Dietrich de Duray. et la 30 chx C. G. V. de Champoiseau, pour laquelle un châssis surélevé avait été établi, de façon à permettre au conducteur de loger ses roues dans les ornières, sans craindre de toucher le sol avec son carter.

Mais le favori était certainement Duray, avec sa 60 chx de série, munie, comme tous les modèles de cette année, de l'embrayage métallique à segments extensibles, de la boite de vitesses si caractéristique, voiture trapue et robuste, n'ayant subi aucun truquage en vue de la course. C'était bien la voiture qui convenait aux dures routes russes.

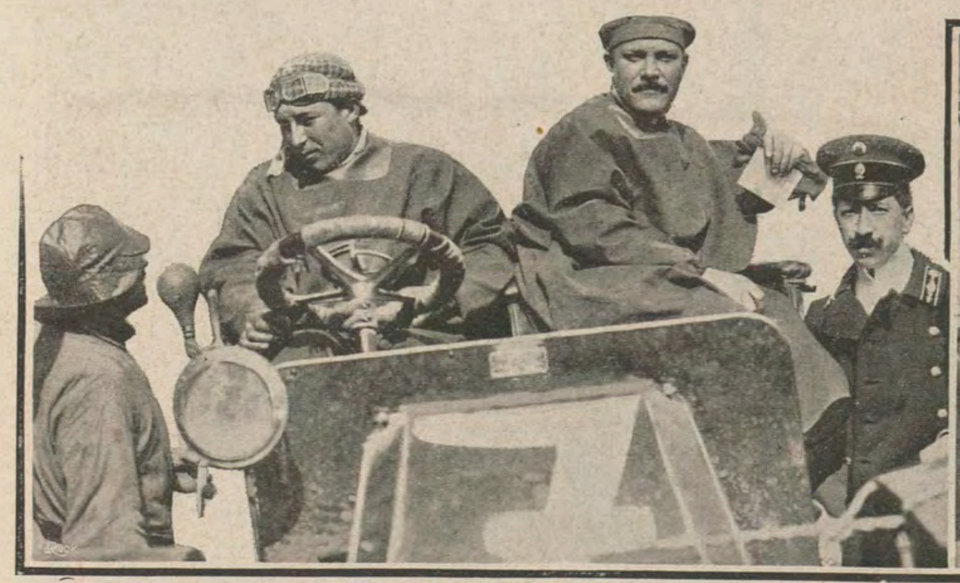
Si, en effet, les 300 premiers kilomètres, de Moscou à Wichni Wolizek étaient passables, le reste du parcours était franchement détestable.

Duray ne trompa pas l'espoir de ses partisans. Devançant les prévisions, il arrivait à Tzarkoie-Selo un peu après 11 heures, ayant couvert les 646 kilomètres du parcours en 9 h. 22, soit à une vitesse de plus de 70 kilomètres à l'heure. Fidèle à sa tradition, Michelin prenait en même temps la première place ; et l'on se doute, sur ces routes, quels efforts les pneumatiques ont eu à supporter. Cette double victoire est d'un bon augure pour le développement de notre commerce automobile au pays de l'alliance.

F.-A. Wheel.

Le vainqueur après l'arrivée.

Duray, qui a couvert les 700 kilomètres du parcours en 9 h. 22 m. sur voiture Lorraine-Dietrich, *munie de pneumatiques* Michelin. *A côté de lui, M. Guyonnet, l'habile directeur commercial de la maison.*



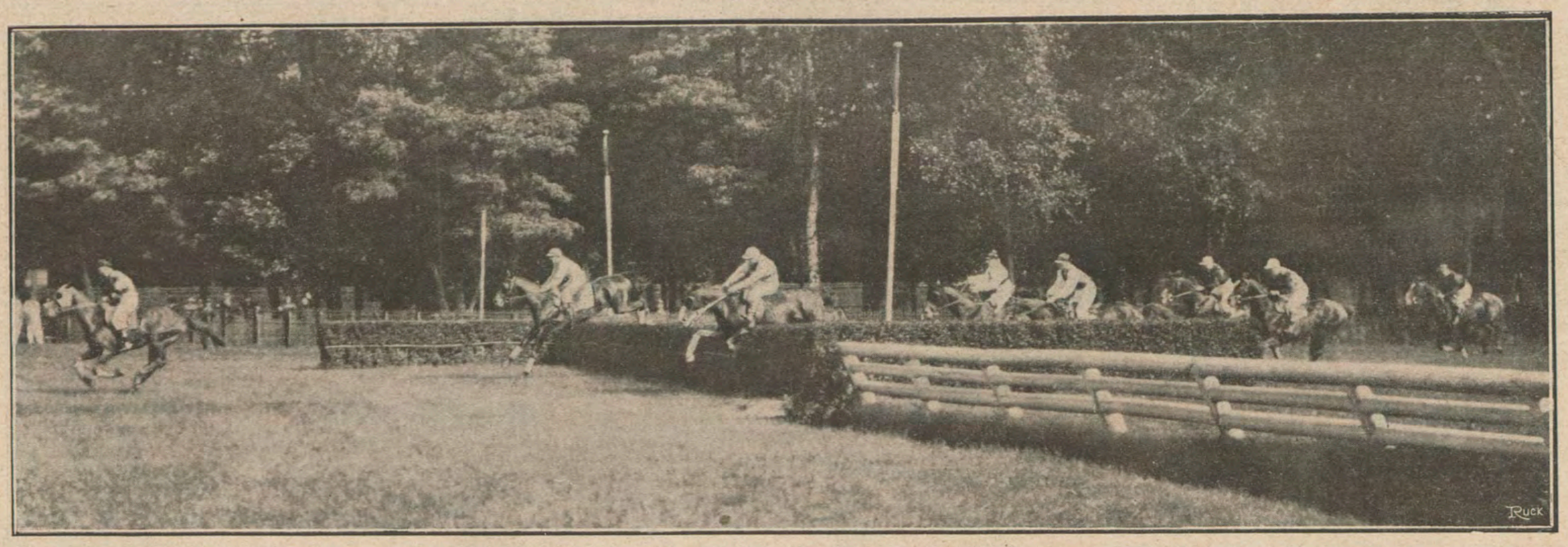
Le " runner up ".

Derrière Duray, deux autres français, Champoiseau et Jacques Faure, dans la voiture conduite par le premier, se sont classés seconds en 12 h. 53 m. (*Pneumatiques* Michelin).

Le Salon de Saint-Pétersbourg.

La première exposition d'automobiles s'est terminée à Saint-Pétersbourg l'autre semaine. De nombreux fabricants français y prirent part et leurs stands furent très admirés.

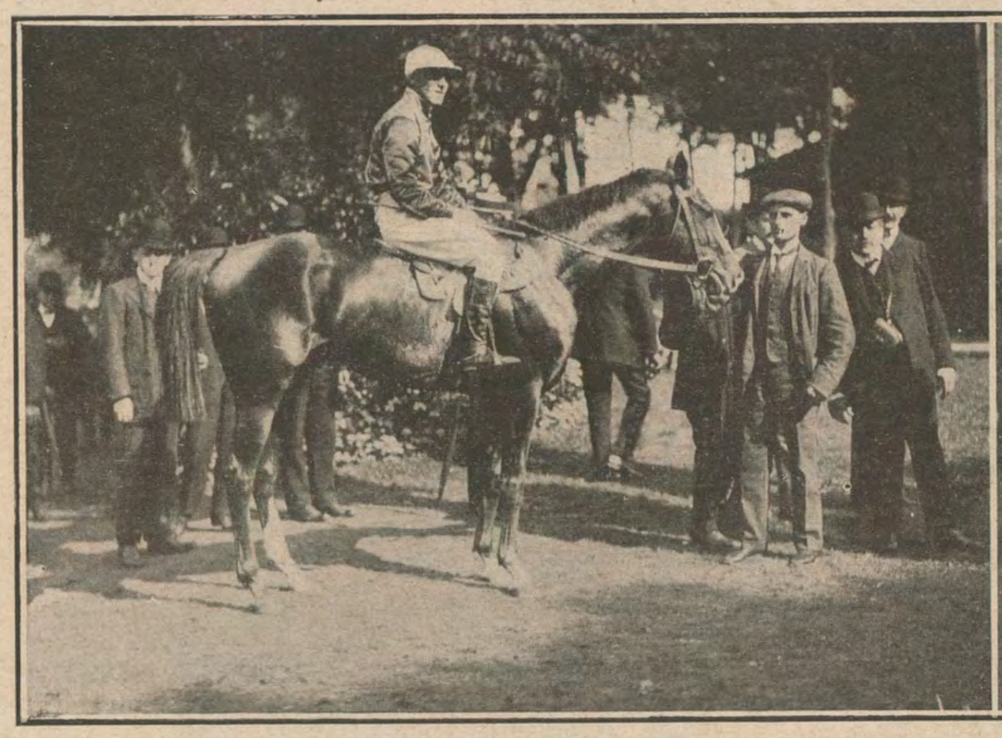
DEUX GRANDES JOURNÉES A AUTEUIL



Lavandier II Fawn Feuilleton II Sancho Royal Visiteur Wild Aster Chi Lo Sa Grâce Darling Fer

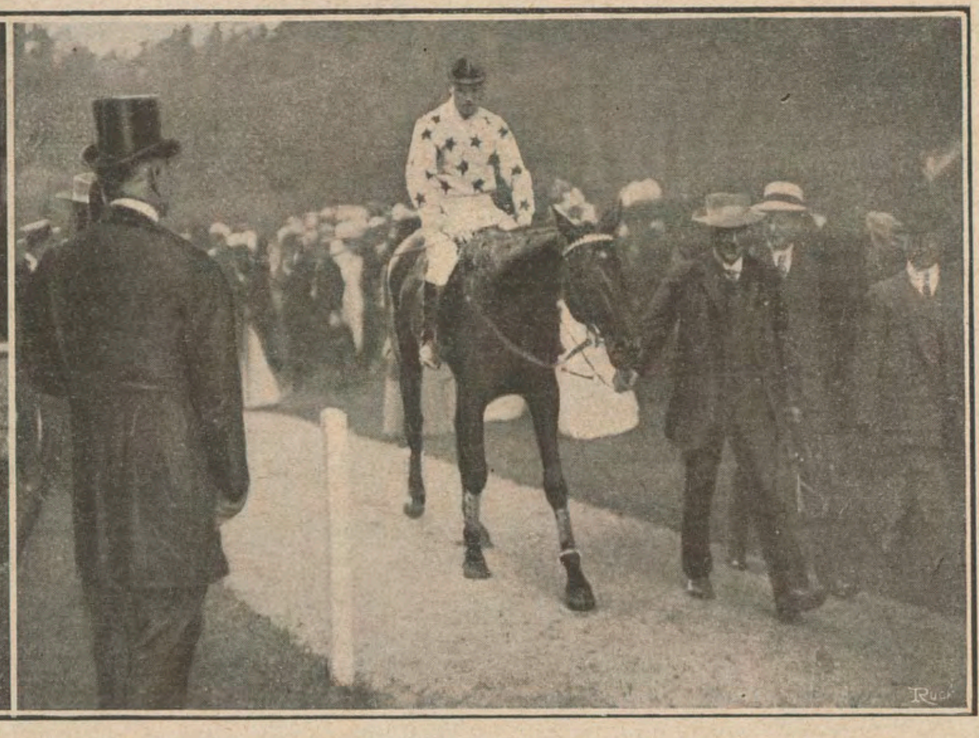
Le saut de la haie du brook dans la Grande Course de Haies.

Chi Lo Sa l'emportait de quatre longuenrs sur Royal Visiteur. Lavandier II était troisième à six longueurs.



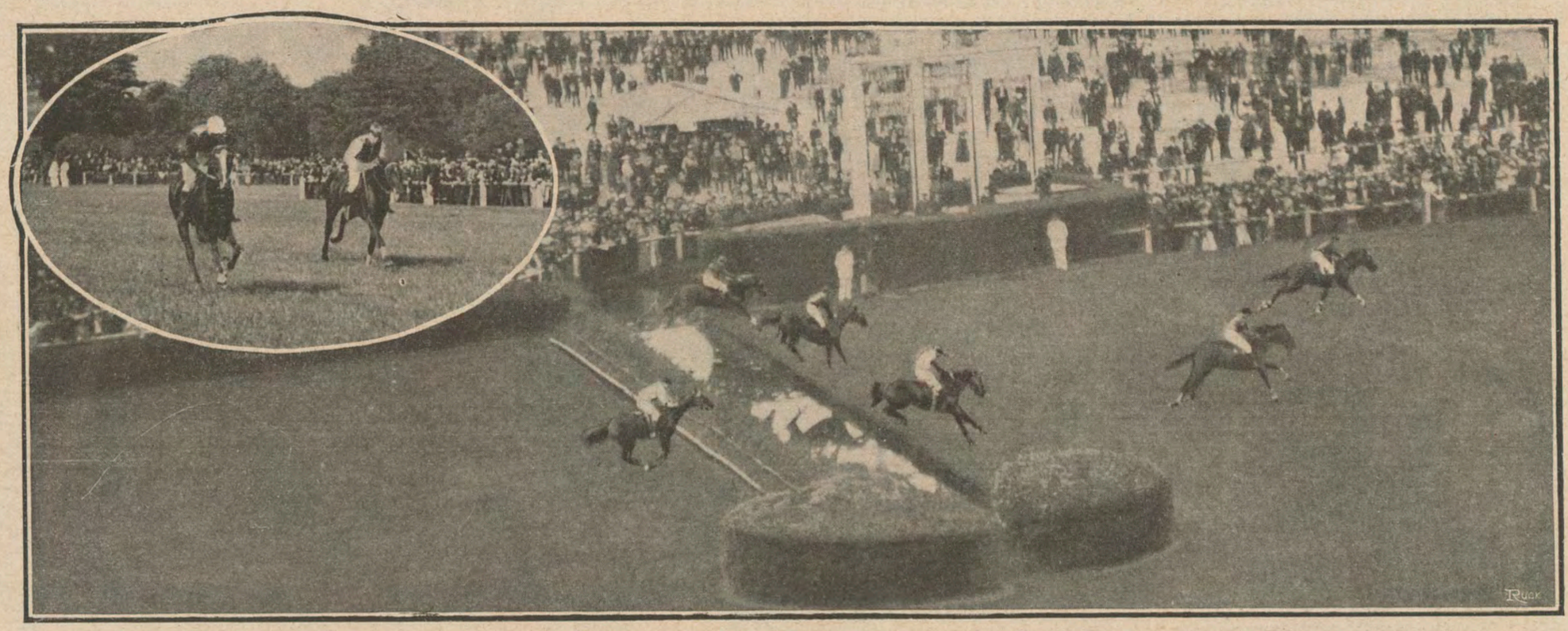
Chi Lo Sa.

Chi Lo Sa, par Saint-Bris et Al Jésira, à M. F. Chapard (Piggott), gagnant de la Grande Course de Haies (5.000 m., 50.000 francs).



Le Trébuchet.

Le Trébuchet, par Polygone et Thames Valley, à M. G. Kousnetzoff (Parfrement), gagnant du Prix des Drags (steeple, 4.200 m., 25.000 fr.)



Chi Lo Sa Royal Visiteur

L'arrivée de la Grande Course de Haies.

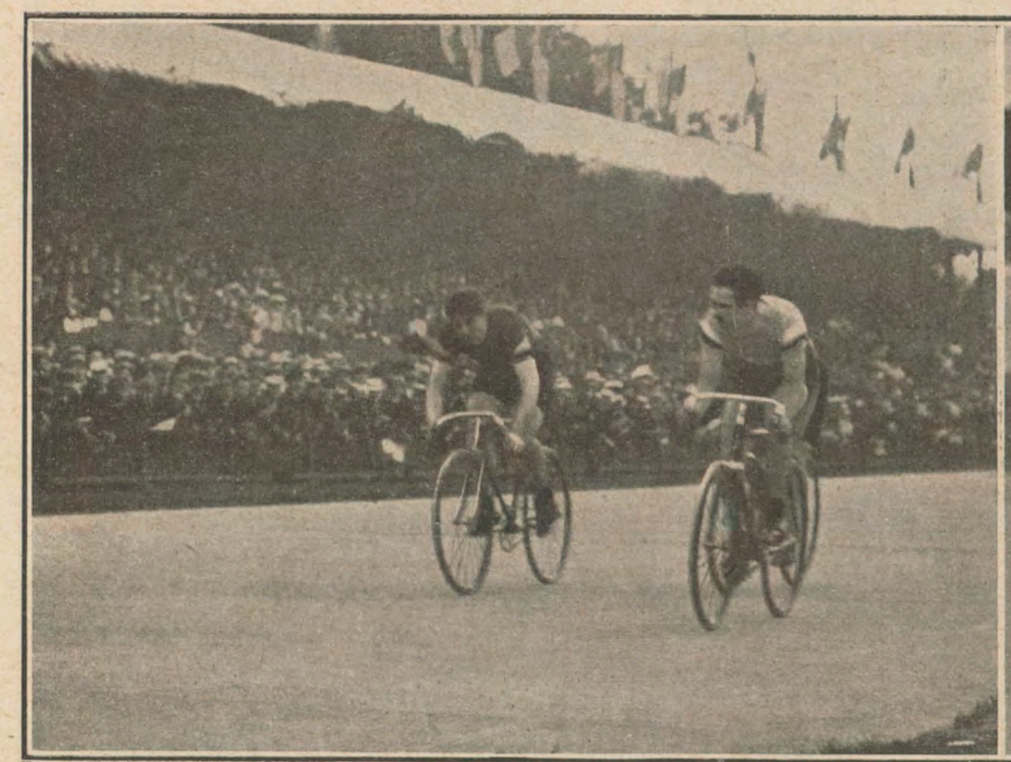
Sur la fin, Chi Lo Sa qui avait peu de partisans, s'assure par quatre longueurs l'avantage sur Royal Visiteur.

Le Trébuchet Journaliste Hipparque Capitaine III Choisy-le-Roi Violon II

Le saut de la rivière dans le Prix des Drags.

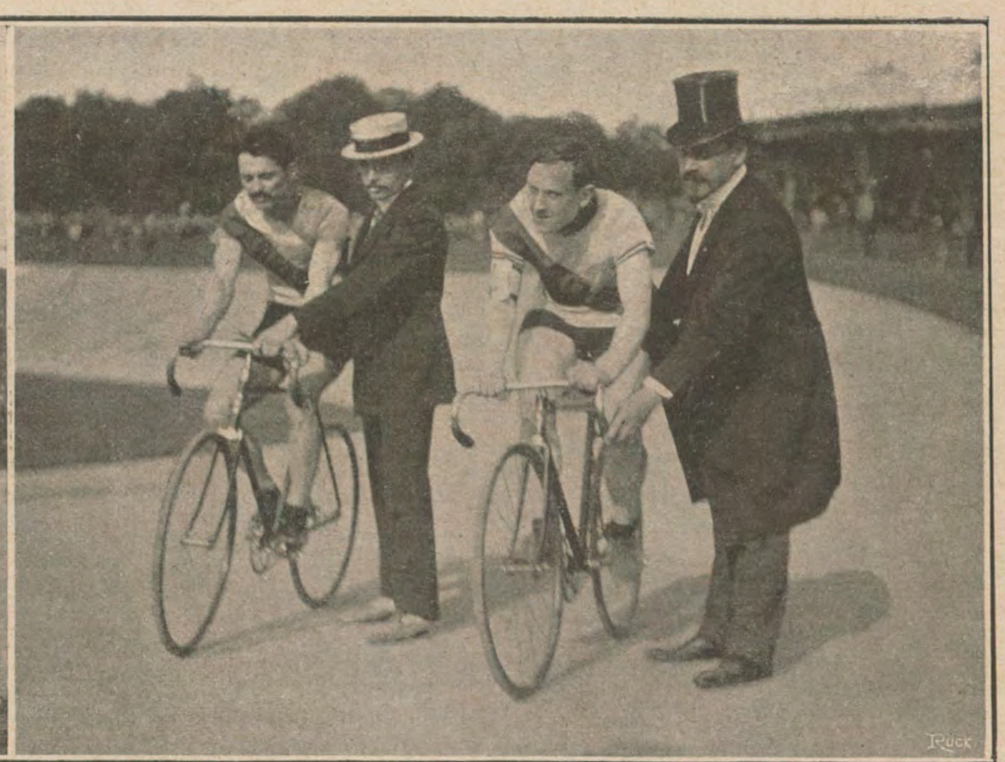
Violon II tombait boiteux à la dernière haie et ne pouvant empêcher Le Trébuchet de gagner. Malgré son accident, le cheval de M. Douvreleur terminait à 3/4 de longueur. Journaliste, finissait troisième devant Capitaine III.

LE GRAND PRIX CYCLISTE



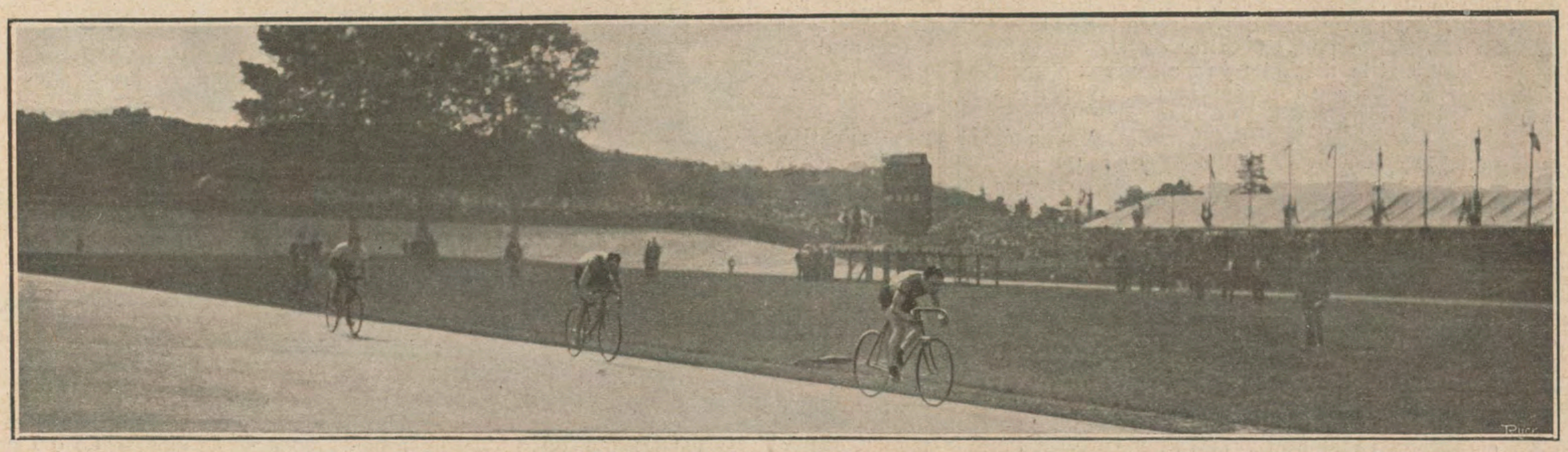
L'arrivée de la troisième demi-finale.

Jacquelin, qui retrouve sa forme de jadis, a été gêné par Schilling et n'est cependant battu que d'une demie-roue par Friol.



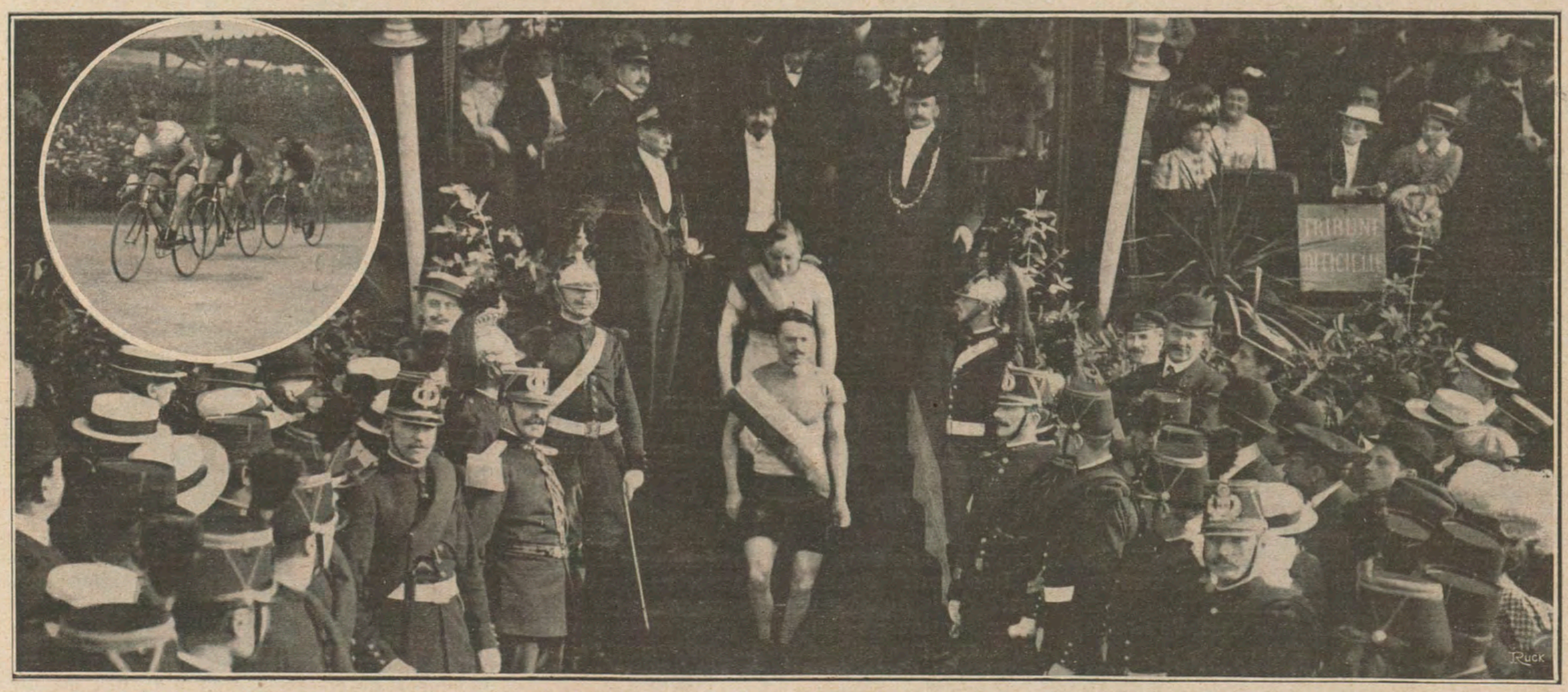
Friol et Auffray.

Friol à gauche, qui remporte enfin ce brillant trophée. A droite, Auffray, gagnant du Grand Prix amateurs où il a battu Devoissoux.



La finale du Grand Prix cycliste de la Ville de Paris

La finale réunissait trois français : Friol, Dupré, Delage. Ce fait est assez rare pour être signalé. Poulain, confirmant nos pronostics, a prouvé qu'il était absolument à son déclin. Friol a gagné brillamment, démarrant de la troisième position aux 200 m. et passant le poteau avec trois longueurs d'avance sur Dupré. Delage, 3e à deux longueurs. (Le vainqueur montait une bicyclette Peugeot, *pneumatiques* Le Persan).



La première demi-finale.

Poulain, trop confiant en sa forme défunte, se fait battre par Delage.

L'Apothéose ! !

Friol, que nous avions indiqué comme devant triompher, et Auffray descendent de la tribune officielle. Ils y ont été revêtu de l'écharpe tricolore, ont reçu l'accolade et le conseil... de continuer.

LA MORT DE PÉGUY

Péguy.

L'excellent pacemaker Péguy, qui était au service de Guignard, a trouvé la mort sur le vélodrome de Spandau.

L'ALLEMAGNE a une préférence marquée pour les épreuves derrière motocyclettes, munies de grands coupe-vent. C'est évidemment beau à voir, mais lorsqu'on songe aux dangers de ces courses à la mort, lorsqu'on pense qu'à chaque tour stayers et pacemakers croisent maintes et maintes fois l'ombre de l'implacable Faucheuse, on est saisi de terreur et on ne comprend plus l'engouement des Allemands pour ces spectacles sanguinaires.

Walthour était parti chez nos voisins où les coureurs de demi-fond sont payés très largement, mais après des chûtes successives il a préféré abandonner le pont d'or qui lui avait été fait plutôt que de risquer de se tuer. Il paraîtrait même qu'il songe à lâcher cette carrière si lucrative, mais si dangereuse.

Le 9 juin, un nouvel accident mortel a jeté le désespoir dans le monde cycliste. Péguy, l'entraîneur de Guignard, que tout le monde estimait, tant pour sa science que pour sa loyauté, a été victime d'une terrible chûte sur le vélodrome de Spandau à Dusseldorf. Au 91e kilomètre, le pneu d'avant de sa motocyclette crevait. Il ne pouvait sauver la chûte et était projeté sur le ciment où il restait étendu. Guignard buttait et était traîné par l'infernal engin pendant une quinzaine de mètres. Peu touché, Péguy allait se relever, heureux de revenir de si loin, lorsqu'Amérigo qui entraînait Vanderstuyft arrivait et, malgré tous ses efforts, ne pouvait éviter de le tamponner. Son cale-pied fendait le crâne et brisait la mâchoire du malheureux pacemaker.

Malgré tous les soins des internes allemands le sympathique Péguy succombait le lendemain à 3 h. 10 de l'après-midi.

Le pauvre garçon était veuf depuis quelques années et avait une petite fille qu'il aimait profondément. C'était pour elle qu'il continuait à risquer sa vie quotidiennement, et c'est en prononçant son nom qu'il exhala le dernier soupir. Pauvre Péguy ! Quand donc les pouvoirs allemands prendront-ils une décision sage pour empêcher de laisser assassiner les stayers ?

J. MORTANE.

Péguy et sa petite fille.

Le pauvre Péguy, veuf depuis quelques années, avait une petite fille sur laquelle il avait reporté toute son affection.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

IL est donc bien entendu — nous l'avons établi dans notre dernière causerie — que le capital et la propriété ne risquent rien en France. Les tentatives de socialisme d'état trouvent dans le Sénat et même dans la majorité de la Chambre une opposition résolue qui les réduit à ce qu'elles sont réellement : de simples manœuvres électorales sans aucune conséquence sérieuse.

Il est prouvé que les socialistes, une fois au pouvoir, deviennent les défenseurs de l'ordre et du droit ; nous allons en avoir sans doute la plus éclatante preuve, car jamais situation plus difficile n'a été imposée à un gouvernement que celle faite au ministère Clémenceau par les viticulteurs du Midi.

Les capitalistes et les propriétaires peuvent donc continuer à dormir tranquilles en France comme ils l'ont fait jusqu'à présent et, du moment où leur fortune est protégée, il faut penser à l'augmenter, c'est-à-dire à la bien placer.

Ces deux expressions sont synonymes, car si une fortune est bien placée, elle s'augmente et si elle l'est mal, elle diminue. Dans la situation économique où nous vivons, il n'y a pas de moyen terme ; une fortune ne peut pas stationner parce que, pendant qu'elle reste immobile, tout ce qui l'entoure marche en avant : les besoins de la vie, les nécessités sociales, les dépenses de la famille, tout augmente, de sorte que l'argent diminue de valeur et le même revenu, à dix ans de distance, ne représente plus la même valeur relative.

C'est ce qui fait dire qu'il est plus difficile de conserver sa fortune que de l'augmenter. Non, ce n'est pas plus difficile, mais c'est exactement aussi difficile, car l'un et l'autre ne font qu'un.

Les bons placements sont donc indispensables ; seuls ils peuvent conserver sa valeur à un portefeuille. Mais il ne suffit pas d'avoir acheté de bonnes valeurs, il faut encore les surveiller. Le propre d'une fortune mobilière est de se modifier plus ou moins vite, suivant le caractère des titres qui la composent. Les meilleurs titres subissent des fluctuations, et tout le monde connaît les baisses qui ont affecté des fonds d'Etats placés autrefois en France, comme des valeurs de tout repos. Cette expérience trop souvent répétée, nous fait en général écarter les fonds d'Etats d'un bon portefeuille. Notre 3 0/0 seul doit rester la base des fortunes françaises à cause de ses prérogatives et de son vaste marché qui permet la réalisation immédiate. Les coupures de notre rente peuvent être considérées comme des billets de banque rapportant intérêt ; aussi cet intérêt, bien que modique, est encore très satisfaisant, vu la sécurité du placement.

A côté du 3 0/0 les obligations bien gagées doivent composer la plus grande partie d'un bon portefeuille. Ici il faut rechercher, en même temps que la plus grande sécurité, le plus gros revenu. Ces deux qualités ne sont pas incompatibles, quoiqu'en pense généralement le public.

Beaucoup d'obligations qui ne rapportent plus aujourd'hui que 3 1/2 0/0 sur leurs cours actuels ont rapporté 4 1/2 et même 5 0/0 lors de leur émission. Leur sécurité, leurs garanties, étaient alors ce qu'elles sont aujourd'hui, mais à cause de leur nouveauté, elles n'étaient pas classées et ne coûtaient pas cher. Maintenant, elles ont atteint leur taux de remboursement plusieurs l'ont même dépassé. Un capitaliste vigilant ne doit pas les conserver ; il faut les vendre et les remplacer par des obligations ayant plus de marge et rapportant davantage.

Dans notre dernière causerie, nous avons parlé de la division des risques ; c'est un des grands principes d'un bon portefeuille. Nous ajoutons que cette division des risques comporte des titres de catégories différentes et aussi de nationalités diverses. On y trouve plusieurs avantages : une crise qui atteint les transports maritimes n'atteint pas les tramways ; une crise qui atteint la Russie n'atteint pas le Canada ou le Mexique. Puis il faut tenir compte que l'argent est plus abondant et moins cher en France qu'ailleurs, de sorte que les obligations étrangères rapportent 1 0/0 environ de plus que les nôtres à qualité égale.

La division des risques en conduisant le capitaliste à placer dans son portefeuille des obligations étrangères l'amène à en relever le rendement. Pour choisir ses valeurs, pour les surveiller, pour opérer dans un portefeuille ancien les arbitrages nécessaires, un capitaliste a besoin de documents précis et de conseils éclairés. C'est la tâche que devraient assumer tous les journaux financiers, mais il en est peu qui la remplissent parfaitement, soit qu'ils aient d'autres préoccupations, soit qu'ils ne possèdent pas des renseignements suffisants. Ceux qui concernent les valeurs étrangères sont particulièrement difficiles à se procurer ; il faut avoir des correspondants sur place bien posés dans le monde des banques et des affaires et capables de vérifier l'exactitude des renseignements qu'ils obtiennent.

Nous indiquons aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* deux journaux dont nous leur garantissons la compétence et l'impartialité. L'un, la *Revue Internationale des Valeurs de placement* leur est déjà connue ; elle s'occupe spécialement des valeurs étrangères et ses indications leur ont prouvé depuis un an, l'exactitude de ses correspondances.

L'autre, le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers* s'occupe plus spécialement des valeurs françaises, belges et espagnoles. Nous croyons que ces deux journaux peuvent donner à nos lecteurs toutes les indications qui leur sont nécessaires.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.

Le Grand Prix de Paris

Une journée triomphale à l'actif de la Société d'Encouragement ℘ Un starter intimidé ℘ Les victoires

La journée du Grand Prix a été un véritable triomphe pour la Société d'Encouragement : l'organisation impeccable s'est déroulée au milieu d'un décor magique où les regards étaient attirés tour à tour par les corbeilles courant le long des tribunes ou par les massifs rutilant parmi les pelouses gazonnées. Aussi le vieux proverbe « Aide-toi, le ciel t'aidera » s'est vérifié une fois de plus et le soleil, qui était resté caché toute la matinée, s'est levé dans l'après-midi pour inonder de sa clarté joyeuse les moindres détails de la réunion. Les souverains de Danemark ont accompagné le Président de la République, rehaussant encore l'éclat de la fête. Enfin le sport a offert un spectacle passionnant.

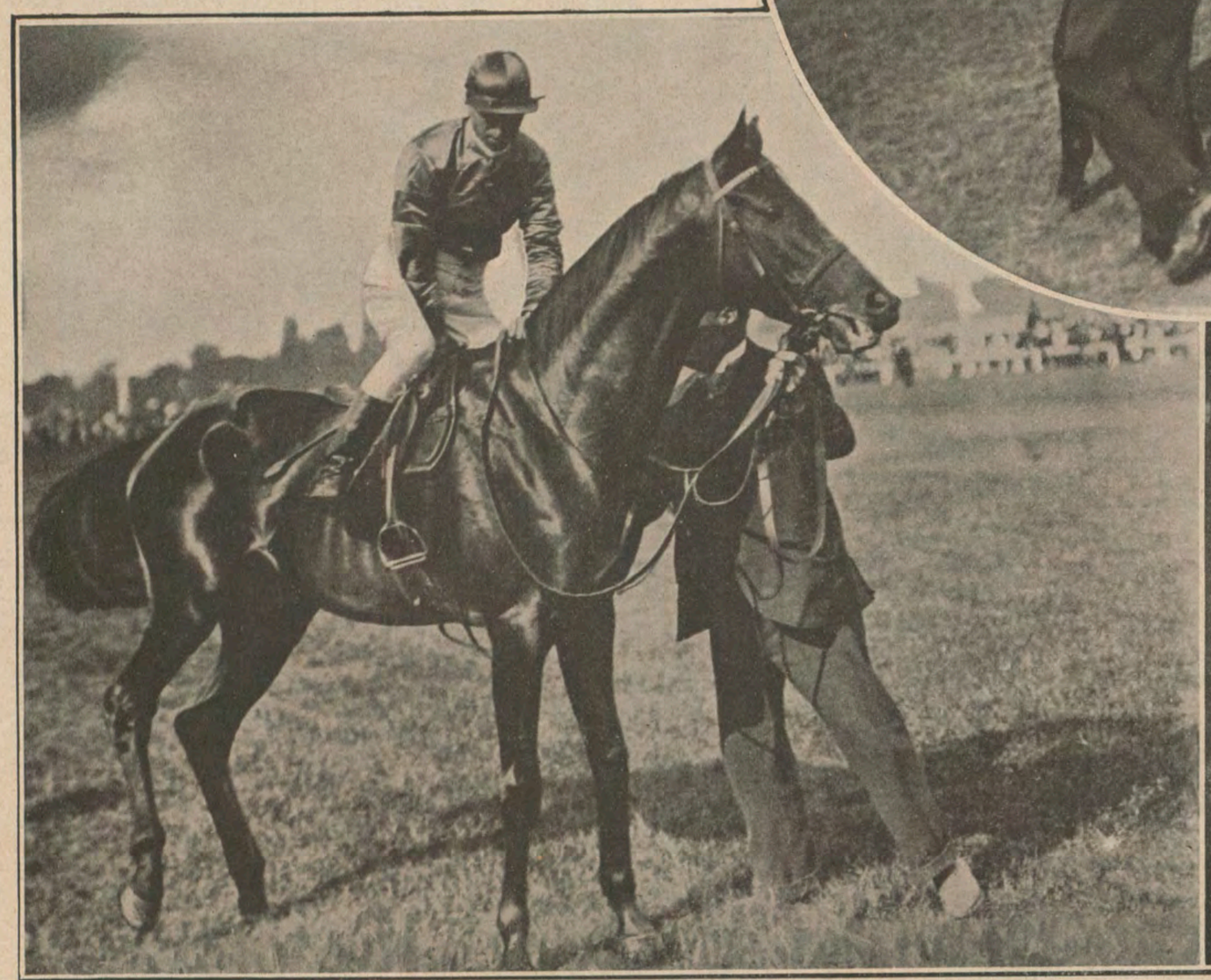
Bref ce fut un succès sur toute la ligne. Il n'y eut à ce tableau strictement exact qu'une ombre légère, si tant est qu'il soit permis d'employer ce qualificatif, lorsqu'on veut parler de M. Figès Je sais me rendre compte des difficultés

Victoire de Sans Souci II

de la postérité de " Le Roi Soleil " ℘ Sans Souci II et Milton Henry ℘ Le bilan actuel du résultat du Grand Prix ℘

qu'offre souvent le métier de starter : bien qu'il semble très facile d'aligner des chevaux devant des rubans et de faire jouer un déclic, les apparences sont très trompeuses. Mais, en la circonstance, il faut avouer que, dans le prix Castries et dans le Grand Prix, M. Figès a eu deux coups de drapeau particulièrement malheureux

Le public resta très calme, et, soit par correction, soit par ignorance, personne n'osa manifester le moindre mécontentement. Ce fut à tel point que la reine et le roi de Danemarck, assistant à ces deux courses, crurent que c'était une coutume française de faire disputer les épreuves avec des rendements de distance ; et M. Fallières, auquel ils firent partager cette conviction, voulait absolument, m'assura-t-on, faire venir le starter et le féliciter d'avoir su discerner en Khadidja, Mordant et Calomel ceux qu'il devait désavantager le plus, puisque malgré cela ils figurèrent à l'arrivée.



Milton Henry se met en selle sur Sans Souci II

Sans Souci II d'un caractère très nerveux avait été autorisé à ne pas prendre part au défilé, et c'est sur le champ de courses même que Milton Henry se mit en selle.

Vers le départ.

Sans Souci II est conduit au départ avant le Grand Prix qu'il va remporter grâce à l'énergie de son merveilleux jockey, Milton Henry.

Le gagnant du Grand-Prix.

Sans Souci II, par le Roi Soleil et Sanctimony au baron Ed. de Rothschild, monté par Milton Henry ; a brillamment gagné le Grand Prix, renouvelant son succès du Prix Lupin.

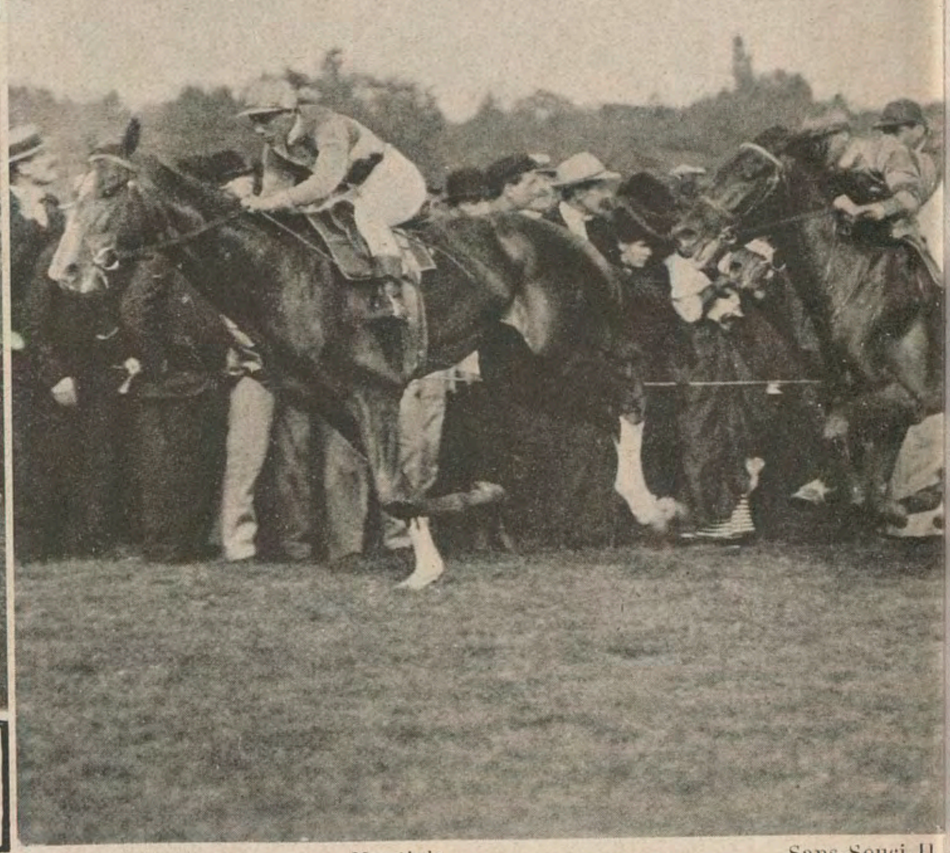
LE GRAND PRIX DE PARIS

Le Départ (pris en avant).

Après deux tentatives infructueuses, le starter, M. Figès, eut un coup de drapeau malheureux. On voit Calomel se retourner et Mordant la tête dirigée vers les tribunes.

Vue prise du Moulin.

Montjoie, Sans-Souci II, Olive et Bravo ont formé le lot de tête au départ. tandis que Mordant et surtout Calomel prenaient un très mauvais départ.



Montjoie Sans-Souci II

Le

Entre les tournants, Montjoie menait toujours, suivi de Sans- se débarrassait de Biniou

Calomel Mordant Montjoie Pernod Bravo Biniou Sans-Souci II Ping-Pong

A la porte de Boulogne.

Dans la descente l'ordre était Montjoie, Sans-Souci II, Pernod, Ping-Pong, Biniou, Bravo. Mordant commençait à quitter les derniers rangs, tandis que Calomel demeurait en queue.

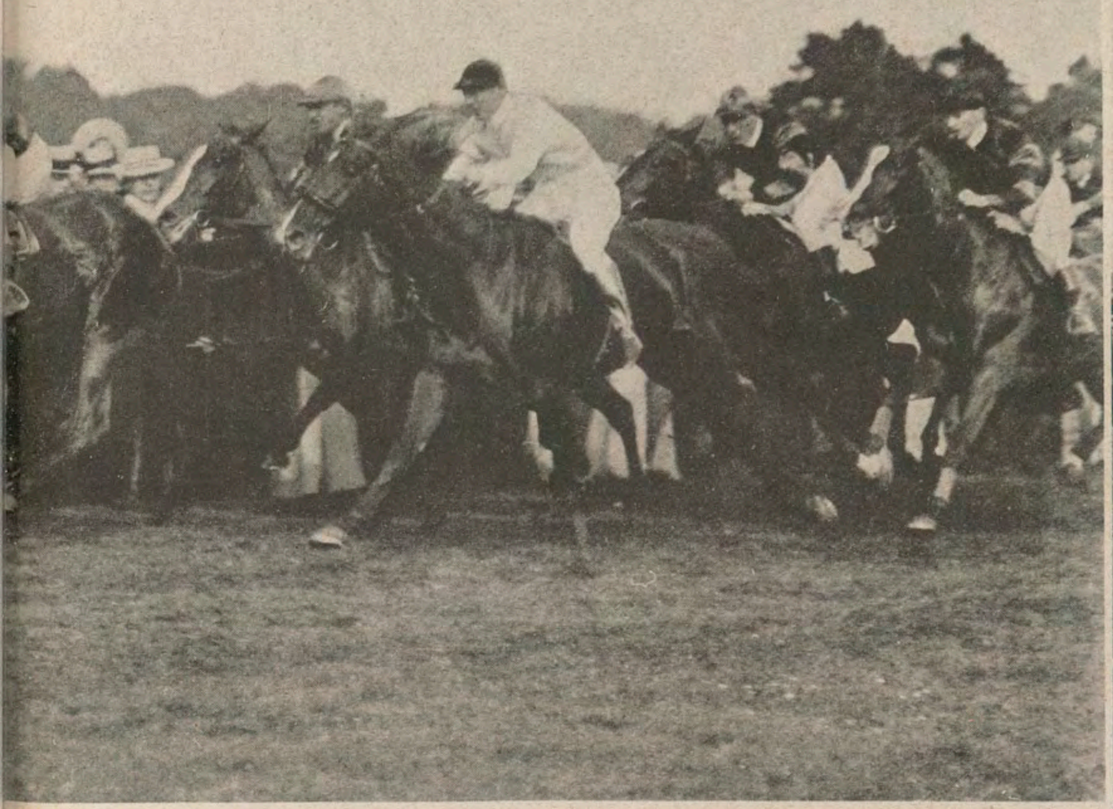
Sans Souci II Mordant

A 200 m. de l'arrivée, Mordant revenait très fort rétrogadait et se faisa

VICTOIRE DE SANS SOUCI II

Le départ (pris en arrière)

A l'extrême gauche, Sans Souci II. A droite, Mordant et Calomel. Sur l'estrade de la starting, le starter, qui n'annule pas ce départ déplorable.



Biniou Mordant Pernod Ping-Pong Pitti

rnier tournant.

uci II, Biniou, Ping-Pong. A l'entrée de la ligne droite, Sans-Souci II Mordant venait aussitôt l'attaquer.

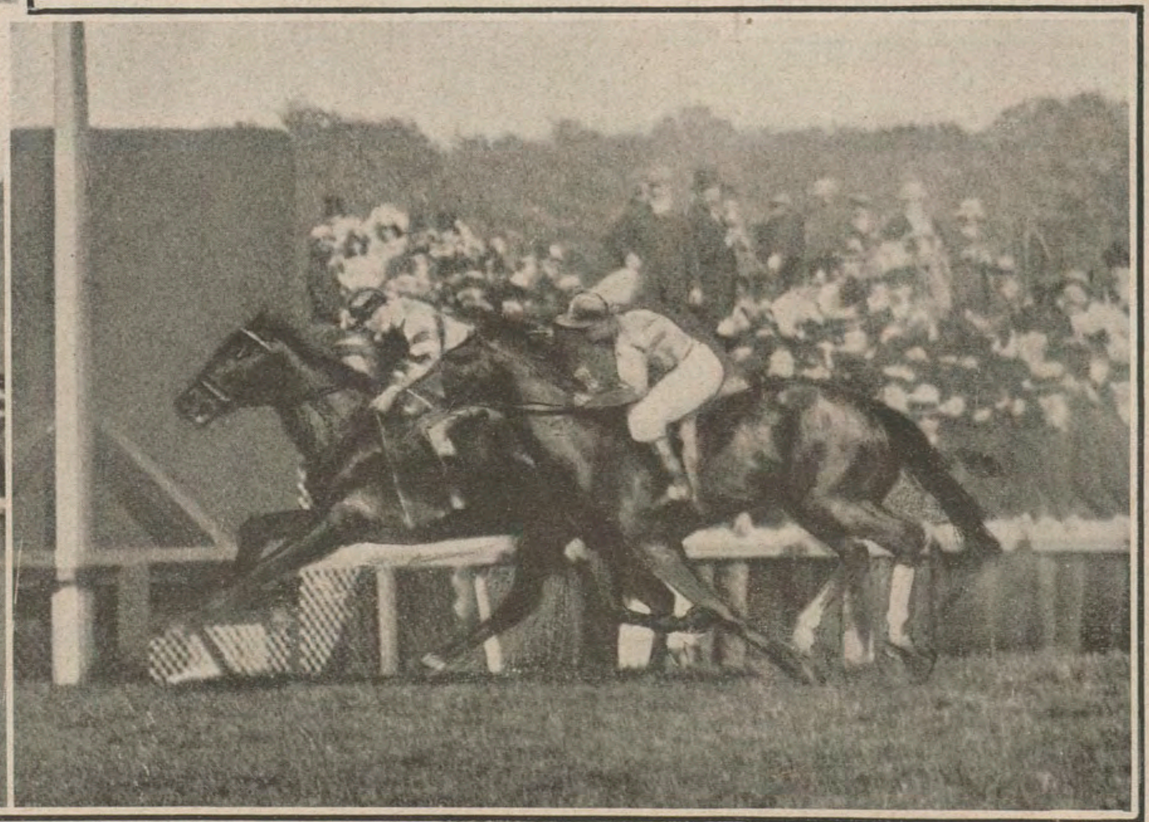
Après le petit bois.

Après le petit bois, Montjoie menait devant Sans-Souci II, Pernod, Ping-Pong Olive.

Biniou Ping-Pong Olive Bravo Calomel

200 mètres de l'arrivée

prouvait que s'il n'avait pas manqué le départ, il aurait triomphé. Biniou passer par Ping-Pong, Bravo, Olive et Calomel.



Sans Souci II Mordant

L'arrivée

Après une longue lutte, Sans-Souci II conservait l'avantage et battait Mordant d'une encolure. Ping-Pong était troisième à deux longueurs et demie,

LE GRAND PRIX DE PARIS *(Suite)*

Dans le prix Castries, il y eut une formidable ponte sur Khadidjah; et ceux que la confiance éclairée de l'écurie avait entraînés, durent avoir un moment de découragement, quand ils virent la pouliche prendre le départ à plusieurs longueurs derrière tous ses concurrents. Mais l'apprenti Jennings qui la montait s'est comporté en grand jockey: il a remis peu à peu sa bête en confiance et, venu progressivement, il a gagné nettement. Cette victoire était d'ailleurs de circonstance. Khadidjah est la fille de deux gagnants du Grand Prix, le Roi Soleil et Kizil Kourgan, et ce sang glorieux bouillonnant dans ses veines lui a fourni l'énergie nécessaire pour lui permettre de fêter dignement l'anniversaire des triomphes de ses devanciers.

Ce résultat fut d'un heureux augure pour les partisans de Sans Souci II, qui, lui aussi fils de Le Roi Soleil, répéta à 9 ans d'intervalle le superbe exploit de son père. Sur un départ un peu décousu, Montjoie s'élança en tête devant Sans Souci II, Bravo, Olive et Pernod, tandis que Mordant et Calomel perdaient du terrain. L'ordre ne se modifia guère pendant le parcours sinon que Biniou et Ping Pong se mêlèrent aux premiers et que Mordant se rapprocha dans la descente. Sans Souci II et Biniou entrèrent ensemble dans la ligne droite devant Ping Pong ; mais alors que Biniou s'effondrait, Mordant arriva à la hauteur de Sans Souci II et entama avec lui une lutte magnifique, qui se termina nettement à l'avantage de ce dernier ; Mordant second à une encolure, Ping Pong troisième à deux longueurs et demie devant Bravo, Olive, Calomel et Biniou.

Soulignons d'abord la remarquable performance du jockey Milton Henry qui remporte le Derby en selle sur Mordant et qui, quinze jours après gagne le Grand Prix en selle sur Sans Souci II battant le même Mordant. Il a fait preuve, dans le finish de cette dernière course d'un talent et d'une vigueur exceptionnels, cravachant d'une main, et de l'autre tenant très serrée la tête de son cheval qui regardait obstinément à gauche comme s'il avait voulu se dérober ou comme s'il avait tenu à mieux voir la tribune officielle.

En ce qui concerne les concurrents, la discussion n'est pas près d'être close; c'est même l'un des grands intérêts des courses. Quoiqu'il en soit, on peut dire que le gagnant est un excellent cheval; comme nous l'avions laissé prévoir, il a affirmé dans le Grand Prix la continuité des progrès qui ont marqué toutes les étapes de sa carrière. Il a eu une course dure et il a répondu courageusement à toutes les exigences de son jockey : ce qu'on est convenu d'appeler un crack n'aurai pas mieux fait. Mordant a confirmé sa performance du Derby : aurait-il gagné s'il était bien parti ? il serait présomptueux de l'affirmer pour le moment. Quant à Calomel, s'il était un crack, il aurait dû pouvoir faire dans le Grand Prix le tour de force qu'a réussi Khadidjah dans le prix Castries. Biniou a manqué de tenue; Ping-Pong et Bravo ont montré l'honnêteté qui les amène toujours à l'arrivée ; enfin Olive a fourni une course superbe.

Somme toute, le résultat du Grand Prix semble, malgré les incidents du départ, devoir offrir des garanties d'exactitude. Il est, en effet. pour bon nombre de concurrents, la confirmation pure et simple du Derby de Chantilly. Mordant se retrouve à l'arrivée devant Ping Pong et Bravo, dont les places paraissent avoir été interverties à cause des 600 mètres de supplément, devant Biniou dont les moyens ont probablement été excédés par la distance, enfin devant Pernod et Pitti qui ont modestement figuré pendant le parcours. Il n'a trouvé devant lui qu'un nouveau venu, Sans Souci II, dont la carrière déjà glorieuse avait fait ressortir toute la qualité.

Le pedigree du vainqueur est, du reste, l'un des plus beaux qu'on puisse rencontrer. Du côté paternel, son père, le Roi Soleil, a gagné le Grand Prix; son grand père Heaume a remporté le Prix du Jockey Club; de ses deux arrières grand-pères : l'un, Hermit, est un gagnant du Derby d'Epsom; l'autre Boïard a triomphé dans le Jockey Club et dans le Grand Prix. Sa mère, Sanctimony, lui a légué, d'autre part. les courants de sang de Saint Simon, de Bend Or, de Macaroni et de la fameuse Araucaria.

Tel est le bilan actuel du résultat du Grand Prix; l'avenir nous apprendra si nous devons l'exalter ou le mépriser. Nous avons à regretter que les concurrents en vue d'Angleterre n'aient pu, par le fait des engagemcnts, venir se mesurer avec nos champions : je crois qu'ils auraient eu affaire à forte partie. Mais ce défaut de candidats étrangers a entraîné une baisse de 430.000 francs, qui porte presque uniquement sur les opérations du mutuel dans le Grand Prix.

Par contre, le succès de la réunion de 1907 ressort suffisamment des entrées qui se sont élevées à 346.255 francs.

BOIARD.

Baron de Rothschild — Le prince d'Arenberg
S. M. Frédéric VIII — M. Fallières

Présentation royale.

Le marquis de Ganay présente au roi de Danemark et à M. Fallières l'heureux propriétaire, le baron Ed. de Rothschild.

Le baron et la baronne Ed. de Rothschild.

Le montant du Grand Prix de Paris de 1907 s'élève à 263.575 fr. plus 15.000 fr. au baron de Rothschild, propriétaire de Sanctimony à la naissance de Sans-Souci II.

L'entraîneur du gagnant.

J.-C. Watson, entraîneur de Sans-Souci II, qui a amené le gagnant dans une si belle forme.